L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

1 9 [illegible] 6
Rapport sur la tarification en assurance automobile

Québec

RAPPORT SUR
LA TARIFICATION
EN ASSURANCE
AUTOMOBILE
1986

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
L'INSPECTEUR GÉNÉRAL
DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

Édité au cours du premier trimestre 1987
par la Direction des communications de
l'Inspecteur général des institutions financières

ISBN 2-550-17207-8
ISSN 0226-5826

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec

Gouvernement
du Québec

Le Ministre délégué aux Finances
et à la Privatisation

QUÉBEC, mars 1987

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec en 1986. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Ministre,

PIERRE FORTIER

Gouvernement
du Québec

L'Inspecteur général des institutions financières

QUÉBEC, mars 1987

Monsieur Pierre Fortier
Ministre délégué aux Finances
et à la Privatisation
1020, rue St-Augustin
Edifice "D" - 7e étage
Québec (Québec)

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le neuvième rapport annuel sur la tarification en assurance automobile au Québec, conformément aux dispositions de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25).

Sont consignés, dans ce rapport, les résultats de l'analyse qui a été effectuée à partir des données fournies par les assureurs sur leur expérience de sinistres et leurs tarifs en vigueur au Québec en 1986.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'Inspecteur général des
institutions financières,

JEAN-MARIE BOUCHARD

TABLE DES MATIERES

		Page
INTRODUCTION		1
CHAPITRE 1:	Les assureurs automobiles.	
	1.1 Structure du marché des assureurs automobiles.	3
	1.2 Les données recueillies auprès des assureurs automobiles.	7
CHAPITRE 2:	La rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 1986.	
	2.1 Les sinistres.	12
	2.2 Les frais d'exploitation des assureurs.	20
	2.3 Les résultats des opérations en assurance automobile au Québec.	24
CHAPITRE 3:	La classification des assurés.	33
CHAPITRE 4:	Le marché dans son ensemble.	57
CHAPITRE 5:	Le fondement de la tarification pratiquée à la fin de 1986.	
	5.1 L'estimation des coûts des polices émises en 1986.	80
	5.2 L'évolution dans les primes moyennes exigées et les différences entre assureurs.	90
	5.3 Le fondement de la tarification.	103
CONCLUSION		113

Page

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1:	Liste des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec.	119
Annexe 2:	Description des règles de classification.	131
Annexe 3:	Notes techniques sur l'évaluation des coûts estimés.	145

INTRODUCTION

En vertu de l'article 182 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25), l'Inspecteur général des institutions financières doit analyser les tarifs et les données statistiques d'expérience des assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et produire chaque année un rapport sur les résultats de cette analyse.

Le présent rapport expose les grandes lignes et les conclusions de cette analyse sur la tarification pratiquée au Québec en 1986 par les assureurs automobiles.

Cette analyse débutera par un aperçu sur l'offre d'assurance ainsi que sur l'importance des divers intervenants. On traitera ensuite de la rentabilité financière prévue de l'assurance automobile en 1986 et des critères de classification utilisés par les assureurs. On abordera les catégories de véhicules autres que les voitures de tourisme, puis les perspectives quant à l'évolution des coûts en regard des primes exigées par les assureurs.

La conclusion permettra de récapituler, en quelques lignes, les principaux faits qui ont marqué l'année 1986.

Il convient de rappeler que les résultats présentés dans ce rapport portent uniquement sur le marché privé de l'assurance automobile au Québec.

CHAPITRE 1

LES ASSUREURS AUTOMOBILES

1.1 Structure du marché des assureurs automobiles

En 1986, 174 assureurs ont été autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec par l'Inspecteur général des institutions financières; la liste de ces assureurs figure à l'annexe 1. Ces statistiques ne tiennent pas compte des assureurs dont les activités se limitent à la réassurance.

Sur ces 174 assureurs, on compte en 1986, 48 assureurs à charte ou de formation du Québec, comparativement à 40 en 1985. Pour ce qui est des autres assureurs, 6 avaient une charte d'une autre province (contre 5 en 1985), 66 une charte du Canada (contre 64 en 1985) et 54 une charte d'un autre pays (contre 59 en 1985).

Comme en témoigne le tableau 1, le nombre des assureurs a augmenté de six par rapport à ce qu'il était en 1985. De ces 174 assureurs, 40 ne pratiquent pas l'assurance automobile même s'ils possèdent un permis pour le faire. Précisons que la plupart de ces 40 assureurs sont des assureurs à charte autre que du Québec. Le nombre d'assureurs qui ont effectivement exercé une activité en 1986 a donc été de 134.

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUEBEC

Année	Autorisés à pratiquer	Ayant pratiqué
1982	137	106
1983	147	107
1984	165	114
1985	168	132
1986	174	134

Comme l'illustre le tableau ci-dessus, le nombre d'assureurs ayant pratiqué en 1986 s'est accru de 2 par rapport à 1985. Dans les faits, 10 assureurs ont exerçé une activité pour la première fois, dont 9 sociétés mutuelles d'assurances générales, alors que 8 assureurs ont cessé leurs opérations, dont 5 à charte étrangère.

Ainsi, on constate que l'offre d'assurance automobile continue d'être importante en 1986.

Le marché privé de l'assurance automobile au Québec reste dominé par un nombre relativement peu élevé d'assureurs, comme le montre le tableau 2, qui fait état des parts de marché des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs au Québec.

TABLEAU 2

PART DE MARCHE DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES

Nombre d'assureurs (ou groupes d'assureurs)	Part de marché %
1	10
3	22
5	31
10	47
15	62

Les données du tableau 2, établies en fonction du volume de primes souscrites en 1985, montrent que quinze assureurs ou groupes d'assureurs recueillent environ les deux tiers du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec. Dans les faits, ces quinze groupes d'assureurs représentent 27 des 134 assureurs exerçant une activité, soit 20% des assureurs.

Par ailleurs, il est intéressant de souligner que les assureurs à charte du Québec occupent plus de 25% du marché de l'assurance automobile au Québec, tandis que les assureurs dont le siège social est au Québec occupent près de 45% de ce même marché.

En 1985, les principaux assureurs ou groupes d'assureurs, selon le volume de primes directes souscrites en assurance automobile au Québec, étaient, par ordre d'importance:

	NOMS	PRIMES (en millions de $)
1.	Groupe Commasur Inc.	110,7
2.	Groupe La Laurentienne	74,1
3.	Groupe Allstate	48,2
4.	Groupe Prudentielle	47,2
5.	Lloyd's de Londres	46,0
6.	Groupe Home Canadien	39,0
7.	Provinces-Unies	38,2
8.	Guardian	36,5
9.	Groupe Desjardins	33,3
10.	Groupe Economical	33,1
11.	Wawanesa	32,5
12.	Groupe Travelers	31,4
13.	Groupe Roins Holding	30,9
14.	Groupe Continental	30,6
15.	Général Accident	27,9

La concurrence dans le marché de l'assurance automobile continue donc de s'exerçer, puisque 8 des 15 assureurs dont fait état le tableau ci-dessus ont occupé dans le marché une position différente de celle qu'ils avaient l'année précédente; pour un d'entre eux, cela lui a permis de se hisser parmi ce groupe d'assureurs importants. On constate que les deux plus importants assureurs ou groupes d'assureurs demeurent à contrôle québécois.

1.2 Les données recueillies auprès des assureurs automobiles

Comme par les années passées, les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec en 1986 ont déposé auprès de l'Inspecteur général des institutions financières, leurs manuels de tarifs ou les modifications s'y rapportant, tel que prescrit par l'article 180 de la Loi sur l'assurance automobile.

Même si les modifications aux tarifs se sont échelonnées tout au long de l'année, nous n'avons pas retenu celles qui ont été apportées après le 1er novembre 1986, afin de bénéficier d'une période suffisante pour en effectuer l'analyse.

Ainsi, au 1er novembre 1986, les 134 assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec avaient déposé 97 manuels de tarifs auprès de l'Inspecteur général des institutions financières; certains assureurs n'ont pas de manuel parce qu'ils oeuvrent dans un marché spécialisé où les primes exigées et les critères de tarification sont fonction de l'expérience propre de l'assuré, alors que d'autres assureurs sont regroupés et utilisent des tarifs communs. Il est à noter que seulement 2 des 97 manuels ne contiennent pas de tarifs pour les voitures de tourisme.

En 1986, neuf nouveaux manuels ont été déposés par les assureurs ayant exercé une activité pour la première fois. Ce sont les manuels de 9 sociétés mutuelles d'assurance générale.

Comme ces modifications ont porté en grande partie sur les tarifs des voitures de tourisme, nous avons limité notre analyse au marché de ce type de véhicules.

Il y avait ainsi au 1er novembre 1986, 95 manuels de tarifs en usage pour les voitures de tourisme; 9 de ces manuels ont été nouvellement implantés en 1986, tandis que 61 des 86 manuels déjà en usage en 1985 ont fait l'objet de modifications.

Quoique aussi nombreuses en 1986 qu'en 1985, ces modifications furent cependant moins fréquentes en moyenne. Pour mieux comprendre cette situation, il suffit de rappeler qu'au cours des 3 dernières années, les assureurs modifiaient leur tarification bien souvent par la voie de rabais; ces rabais continuent d'être utilisés par ces derniers, mais ils y apportent moins d'ajustements. Ainsi, en 1986, 36 assureurs ont modifié leurs tarifs une fois, comparativement à 18 en 1985, 14 l'ont fait deux fois (15 en 1985) 6 l'ont fait trois fois (10 en 1985) et 5 l'ont fait quatre fois (6 en 1985). De plus, huit des neuf nouveaux manuels mis en vigueur en 1986 ont subi une modification durant l'année.

On retrouve, au chapitre 5 du présent rapport, l'impact sur le niveau des primes des modifications apportées par les assureurs à leurs tarifs en 1986.

On voit donc que l'année 1986 aura été, en matière de révision des tarifs, un peu moins mouvementée qu'en 1985, les assureurs ayant changé moins fréquemment leur tarification.

De plus, conformément à l'article 183 de la Loi sur l'assurance automobile, les manuels de tarifs des assureurs ont été mis à la disposition du public pour consultation aux bureaux de l'Inspecteur général des institutions financières à Québec et à Montréal. Comme par les années passées, peu de personnes se sont prévalues de cette disposition en 1986. Ceux qui consultent les manuels oeuvrent déjà dans le milieu de l'assurance automobile.

Par ailleurs, tel que prescrit par l'article 177 de la Loi sur l'assurance automobile, chaque assureur doit aussi déposer auprès de l'Inspecteur général, à sa demande et sous la forme que celui-ci indique, les données statistiques de son expérience en assurance automobile au Québec.

C'est l'agence statistique du Groupement des Assureurs Automobiles qui a la responsabilité de produire les statistiques d'expérience qui doivent être déposées auprès de l'Inspecteur général des institutions financières. Cette responsabilité lui a été déléguée par l'Inspecteur général en vertu de l'article 178 de la Loi sur l'assurance automobile.

L'agence s'est acquittée de ses tâches en 1986 et a fourni, avec les manuels déposés par les assureurs, les données avec lesquelles l'Inspecteur remplit son mandat.

Il est à noter que l'Inspecteur bénéficie aussi d'une autre source de données d'expérience qui est publiée, celle-là, par le Bureau d'assurance du Canada. Cette base de données sert également aux analyses exposées dans le présent rapport.

CHAPITRE 2

LA RENTABILITE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC EN 1986

La rentabilité des opérations en assurance automobile au Québec se mesure en comparant le niveau des primes perçues par rapport à celui des déboursés effectués en regard des sinistres et des frais d'exploitation. L'excédent ou l'insuffisance de ces primes sur les coûts constitue le profit ou la perte d'exploitation.

Ces résultats sont évalués principalement à partir des données recueillies par le Plan statistique du Québec. Dans les premières sections du présent chapitre, nous analyserons l'évolution des plus récentes statistiques relatives aux coûts de l'assurance automobile telles que compilées par le Plan statistique du Québec lequel est administré par le G.A.A. (Groupement des assureurs automobile) et par celui du B.A.C. (Bureau d'assurance du Canada). Nous examinerons séparément les deux principales composantes, soit les sinistres ou réclamations réglés par les assureurs et les frais d'exploitation.

La dernière section du chapitre présentera une rétrospective des résultats des opérations en assurance automobile au cours des dernières années. Cela permettra d'évaluer la justesse ou le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs et de faire ressortir l'impact des pratiques de tarification des assureurs sur ces résultats.

2.1 Les sinistres

Les statistiques sur les sinistres sont compilées selon deux bases différentes. Dans son Livre Vert, le B.A.C. rend compte des sinistres sur une base d'année d'assurance ou de police. Cette base compile les sinistres relatifs à un ensemble de polices émises au cours d'une période donnée. Cela nous permet d'évaluer le coût des sinistres qu'ont engendré les polices émises en vertu d'une tarification mise en vigueur par un assureur. Ces statistiques servent de base à l'évaluation du coût prévu de l'assurance pour l'industrie et pour chacun des assureurs.

D'autre part, le G.A.A. compile tous les sinistres survenus durant une année, indépendamment de la date d'émission des polices. Ces résultats permettent une meilleure appréciation de l'évolution du coût des sinistres.

En fait, l'expérience du G.A.A. est plus récente car, contrairement aux sinistres d'une année de police qui s'étalent sur deux ans, ceux d'une année de survenance, comme son nom l'indique, sont ceux qui surviennent durant une année. De plus, les statistiques sur base de survenance sont compilées et disponibles par semestre. L'expérience du G.A.A. est aussi plus développée que celle du B.A.C., dont les six derniers mois ne sont pas encore connus et doivent être évalués lors de la compilation des résultats.

Ces statistiques servent à fixer des hypothèses quant aux coûts et à établir la prime moyenne qui sera obtenue avec les tarifs en vigueur au premier novembre. C'est également cette expérience des sinistres qui a servi à évaluer la rentabilité des opérations d'assurance automobile au Québec en 1986.

Voyons maintenant ce que nous révèlent les plus récentes statistiques sur cette expérience des sinistres en ce qui a trait aux principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme.

Le tableau 3 en page 14 montre l'évolution, au cours des dernières années d'assurance, du coût des sinistres par véhicule assuré pour chacune de ces couvertures. Ce coût est décomposé en ses deux éléments, soit la fréquence des sinistres et le coût moyen par sinistre.

Les données de ce tableau ont été tirées du "Rapport statistique sur l'assurance automobile, 1985" (Livre Vert), publié par le B.A.C. en 1986.

Il convient de rappeler que les données publiées pour la plus récente année d'assurance, soit dans le cas présent l'année 1985, sont estimées en partie. Cela s'explique du fait que les données sont arrêtées au 31 décembre 1985 et que des sinistres reliés à l'année d'assurance 1985, soit sur des polices émises entre le 1er juillet 1984 et le 30 juin 1985 continueront de survenir jusqu'en juin 1986. Le B.A.C. ajuste les données compilées pour tenir compte des sinistres qui se matérialiseront ultérieurement; cet ajustement est fait à partir de l'expérience moyenne de matérialisation des deux années précédentes.

Comme la matérialisation réelle observée en 1985 pour les années d'assurance 1983 et 1984 a été légèrement différente de celle utilisée par le B.A.C. dans son rapport 1984, les résultats de ces deux années tels qu'ils apparaissent au tableau 3 sont légèrement différents de ceux publiés dans le tableau analogue du rapport précédent. La matérialisation du coût moyen par sinistre a été un peu plus basse que la moyenne des deux dernières années, alors que celle de la fréquence pour 1984 a été légèrement plus élevée pour chacune des garanties.

TABLEAU 3

STATISTIQUES D'EXPERIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME (DU B.A.C.)

ANNEE D'ASSURANCE	FREQUENCE DES SINISTRES		COUT MOYEN PAR SINISTRE		COUT DES SINISTRES PAR VEHICULE ASSURE	
	F	% *	$	% *	$	% *
RESPONSABILITE CIVILE						
1981	11.8	----	992	-----	117.00	
1982	9.5	-19.5	1 033	+ 4.1	97.66	-16.5
1983	9.2	- 3.2	1 075	+ 4.1	98.99	+1.4
1984	10.1	+ 9.8	1 128	+ 4.9	113.93	+15.1
1985	10.4	+ 3.0	1 272	+12.8	131.78	+15.7
COLLISION						
1981	9.8	----	1 562	----	152.43	-----
1982	7.5	-23.5	1 673	+ 7.1	126.03	-17.3
1983	7.3	- 2.7	1 709	+ 2.2	125.00	-0.8
1984	7.9	+ 8.2	1 783	+ 4.3	140.52	+12.4
1985	8.4	+ 6.3	1 979	+11.0	167.06	+18.9
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT						
1981	11.1	----	589	-----	65.54	-----
1982	9.5	-14.4	642	+ 9.0	60.97	-7.0
1983	9.3	- 2.1	619	- 3.6	57.57	-5.6
1984	9.9	+ 6.5	646	+ 4.4	63.99	+11.2
1985	10.5	+ 6.1	726	+12.4	76.20	+19.1

* Variation annuelle en pourcentage

L'année 1985 s'est soldée par une augmentation importante du coût des sinistres par véhicule assuré dans chacune des 3 principales garanties.

La hausse du nombre des accidents amorcée au milieu de l'année 1983 s'est poursuivie en 1984 et tout au long de l'année 1985. Mais, comme on le verra en analysant les statistiques du G.A.A., l'augmentation a connu un ralentissement considérable dans les six derniers mois de 1985. Si nous comparons les variations de fréquence observées durant l'année d'assurance 1985 avec celles de l'année d'avant, nous constatons qu'il n'y a qu'en responsabilité civile où l'augmentation de la fréquence a été significativement plus basse.

Cela correspond assez bien à ce qui avait été prévu l'an dernier. Nous avions prévu des hausses de fréquence de 5% en responsabilité civile, de 7% en collision et de 5% en accident sans collision ni versement. Les augmentations réelles ont été de 3%, 6% et 6% respectivement pour chacune de ces garanties. En responsabilité civile, l'augmentation a été un peu moins forte que prévu alors que la situation inverse a prévalu en accident sans collision ni versement. Pour ce qui est de la collision, la fréquence a, comme nous l'avions prévu, augmenté plus qu'en responsabilité civile.

Pour ce qui est du coût moyen par sinistre, l'augmentation a été nettement supérieure au taux d'inflation. Les très fortes augmentations du deuxième semestre de 1984 et du premier de 1985 avaient permis d'anticiper ces hausses, que nous avions évaluées à 10% pour chacune des garanties. Ces hausses supérieures à l'inflation des composantes pièces et main d'oeuvre du coût des réparations peuvent résulter en partie des changements dans les technologies de construction des voitures. La traction avant, entre autres, augmente considérablement le montant des dommages lors d'une collision.

Ces hausses importantes du coût moyen font suite aux augmentations plus modérées que nous avions connues depuis 1983. Cette hausse plus forte en 1985 peut s'expliquer du fait que des mesures de contrôle plus strictes qui avaient été mises sur pied par les assureurs ont contribué à freiner les hausses du coût moyen au cours des deux années précédentes. Un autre facteur qui peut expliquer la hausse plus forte du coût moyen en 1985 est que les frais de règlement moyen par sinistre qui avaient diminué de façon importante en 1984 ont augmenté en 1985.

Tel que mentionné dans le rapport de l'an dernier, l'évaluation que fait le B.A.C. des frais internes de règlement des sinistres comporte deux particularités qui peuvent influencer le coût moyen des sinistres. Premièrement, ces frais sont calculés à partir des chiffres fournis par les assureurs qui rapportent leurs frais au B.A.C. Ces assureurs, qui représentent une grande proportion du marché, font un usage plus important de personnel interne pour régler les sinistres, alors que les autres assureurs non inclus dans les résultats du B.A.C. font plus appel à des firmes externes d'experts en sinistres. Ceux qui rapportent au B.A.C. ont donc des frais de règlement internes proportionnellement plus élevés que l'ensemble des assureurs. Contrairement aux frais externes qui sont inclus cas par cas, les frais internes sont inclus globalement par un facteur multiplicatif; il en résulte donc une surévaluation du coût moyen par sinistre de chacune des années, mais cela n'a pas d'effet significatif sur les variations d'une année à l'autre, puisque la surévaluation est présente à chacune des années.

Deuxièmement, le B.A.C. utilise pour 1985 un pourcentage de frais internes équivalent à celui de 1984 et ne tient pas compte de l'évolution dans le niveau des frais internes entre 1984 et 1985. C'est ainsi que, dans son rapport 1985, le Bureau d'assurance du Canada a ajusté à la baisse son coût moyen pour 1984 de 2% afin de tenir compte de la baisse des frais internes en 1984. Nous croyons que l'an prochain aussi

le B.A.C. devra faire un ajustement à la baisse sur le niveau des frais internes puisqu'en utilisant ceux de 1984 pour 1985, le niveau de ces frais est surévalué. Cela devrait réduire les coûts d'environ 1%.

L'année d'assurance 1985 aura donc été marquée par des hausses importantes du coût des sinistres par véhicule assuré. La fréquence, tout comme le coût moyen, auront contribué à nous donner les hausses de coût les plus importantes des années 1980.

Ces statistiques ont servi de base à la projection des coûts reliés à la tarification pratiquée en 1986 dont nous traiterons au dernier chapitre de ce rapport. Nous avons ajusté ces statistiques pour tenir compte de la modification pour les frais internes mentionnée précédemment et d'une matérialisation différente de la moyenne des 2 dernières années lorsque l'expérience nous indiquait des tendances différentes pour l'année 1985. De plus, pour la responsabilité civile, les pertes catastrophiques ont été remplacées par l'expérience moyenne ajustée des cinq dernières années.

Suite à ces ajustements mineurs, nous avons fixé le coût des sinistres par véhicule assuré pour l'année 1985 à 130$ pour la couverture de responsabilité civile, à 164$ pour la couverture de collision et à 75$ pour la couverture d'accident sans collision ni versement comparativement à 132$, 167$ et 76$ selon les résultats du B.A.C. (tableau 3).

Les statistiques d'expérience pour l'année d'assurance 1986 seront connues dans quelques mois. On doit s'attendre à ce que les coûts soient à peu près égaux, voir même légèrement inférieurs en 1986 pour les couvertures de responsabilité civile et de collision. Pour ce qui est de la garantie d'accident sans collision ni versement, une tempête de grêle

dans la région de Montréal aura largement contribué à faire augmenter le coût des sinistres d'environ 40%.

Nous analyserons maintenant les dernières statistiques publiées par le G.A.A. sur l'expérience des sinistres par semestre de survenance. Cela nous aidera à mieux voir les dernières tendances dans l'évolution de ces coûts. Ces statistiques, telles que présentées au tableau 4 de la page 19, sont estimées en partie puisque les résultats du dernier semestre surtout n'ont pas encore atteint une matérialisation complète.

Contrairement à l'an passé, ces statistiques incluent les frais internes de règlement des sinistres, ce qui les rend plus aisément comparables à celles du tableau précédent.

Les fréquences de responsabilité civile et de collision, qui avaient augmenté plus modérément au deuxième semestre de 1985, ont diminué de façon importante au premier semestre de 1986. Les dernières statistiques sur le nombre d'accidents au Québec publiées par la Régie de l'assurance automobile laissent entrevoir que le deuxième semestre devrait entraîner un ralentissement important dans cette baisse. L'année 1986 devrait se solder par une baisse d'environ 5% dans la fréquence de ces deux garanties. Une réglementation de plus en plus sévère en ce qui concerne notamment la conduite en état d'ébriété n'est sûrement pas étrangère à cette situation.

Ces baisses de fréquence ont été accompagnées par des hausses très modérées du coût moyen des sinistres. Des hausses sensiblement égales au taux d'inflation devraient être observées au cours du deuxième semestre. C'est ainsi que les coûts des sinistres par véhicule assuré devraient être, en 1986, légèrement inférieurs à ceux de 1985.

TABLEAU 4

STATISTIQUES D'EXPERIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME (DU G.A.A.)

SEMESTRE DE SURVENANCE	FREQUENCE DES SINISTRES		COUT MOYEN PAR SINISTRE **		COUT DES SINISTRES PAR VEHICULE ASSURE **	
	F	% *	$	% *	$	% *
RESPONSABILITE CIVILE						
83-1	8.6	----	1 025	----	87.71	----
83-2	9.8	----	1 049	----	103.15	----
84-1	9.8	+14.0	1 044	+ 1.9	101.99	+16.3
84-2	10.1	+ 3.1	1 163	+10.9	117.71	+14.1
85-1	10.6	+ 8.2	1 193	+14.3	126.32	+23.9
85-2	10.3	+ 2.0	1 261	+ 8.4	130.20	+10.6
86-1	9.6	- 9.4	1 226	+ 2.8	118.24	-6.4
COLLISION						
83-1	6.8	----	1 643	----	111.44	----
83-2	7.7	----	1 698	----	131.51	----
84-1	7.5	+10.3	1 608	- 2.1	120.28	+7.9
84-2	8.2	+ 6.5	1 867	+10.0	152.12	+15.7
85-1	8.4	+12.0	1 785	+11.0	150.20	+24.9
85-2	8.5	+ 3.7	2 039	+ 9.2	173.94	+14.3
86-1	7.6	- 9.5	1 808	+ 1.3	138.20	-8.0
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT						
83-1	9.0	----	599	----	54.14	----
83-2	9.7	----	598	----	57.80	----
84-1	9.6	+ 6.7	593	- 1.0	56.82	+5.0
84-2	10.1	+ 4.1	655	+ 9.5	65.90	+14.0
85-1	10.5	+ 9.4	677	+14.2	71.34	+25.6
85-2	10.6	+ 5.0	735	+12.2	77.85	+18.1
86-1	15.2	+44.8	833	+23.0	126.63	+77.5

* Variation en pourcentage par rapport au semestre correspondant de l'année précédente.

** Ces coûts tiennent compte des frais internes de règlement des sinistres.

Pour ce qui est de la garantie d'accident sans collision ni versement, la tempête de grêle a propulsé la fréquence et le coût moyen vers des sommets inégalés avec des hausses de près de 45% et 25% respectivement. Les résultats du deuxième semestre devraient être plus modérés mais demeureront nettement à la hausse pour l'ensemble de l'année.

Cette section nous a permis de voir que, durant l'année d'assurance 1985, des hausses dans la fréquence et dans le coût moyen ont fait augmenté le coût des sinistres par véhicule assuré beaucoup plus vite que l'inflation. Les hausses ont été d'environ 16% en responsabilité civile et 19% en collision et en accident sans collision ni versement. Toutefois, les plus récentes statistiques sur base de semestre de survenance nous indiquent pour la responsabilité civile et la collision des baisses importantes de la fréquence et de très faibles hausses dans le coût moyen. L'ensemble de l'année 1986 devrait donc se solder par une légère baisse du coût des sinistres par véhicule assuré. Pour ce qui est de la garantie d'accident sans collision ni versement, la tempête de grêle mentionnée précédemment aura contribué à faire augmenter considérablement le coût des sinistres par véhicule assuré.

2.2 Les frais d'exploitation des assureurs

En plus des sinistres qu'ils ont à compenser, les assureurs ont aussi, bien sûr, à faire face à d'autres frais reliés à leurs activités. Ces frais d'exploitation sont les frais d'administration (salaires, loyers, dépenses de bureau, etc.), les commissions versées aux intermédiaires, les taxes sur les primes et les permis d'assureurs, ainsi que les frais reliés à l'expertise de règlement de sinistres.

Le Plan statistique du Québec recueille chaque année les données relatives aux frais d'exploitation encourus par les assureurs; le G.A.A. transmet ces données à l'Inspecteur général des institutions financières. Les plus récentes données ainsi transmises en 1986 portent sur les frais de 1985.

Voyons donc ce que révèlent, pour l'ensemble des assureurs, ces données les plus récentes, telles qu'illustrées au tableau 5 où chacune des composantes des frais d'exploitation est exprimée en pourcentage des primes souscrites. Cette façon d'exprimer les frais d'exploitation permet de faire ressortir la proportion des primes requise pour couvrir les frais.

Il faut rappeler que les frais de règlement des sinistres, internes et externes, sont déjà inclus dans les coûts des sinistres analysés dans la section précédente. Ces frais sont tout de même présentés au tableau 5, de façon à faire ressortir leur niveau et leur impact sur le niveau global des frais d'exploitation des assureurs.

TABLEAU 5

FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES AU QUEBEC

Année	Commissions	Taxes et Permis	Règlement des sinistres	Administration	Total
	%	%	%	%	%
1980	13,1	3,3	11,4	9,4	37,2
1981	11,5	3,2	10,8	10,1	35,6
1982	12,3	3,3	9,8	9,3	34,7
1983	13,6	3,5	9,9	9,9	36,9
1984	13,4	3,3	9,9	9,9	36,5
1985	12,5	3,3	11,1	10,2	37,1

L'examen des données du tableau 5 révèle que les frais d'exploitation des assureurs ont représenté, en 1985, une proportion plus importante des primes souscrites, laquelle est passée de 36,5% en 1984 à 37,1% en 1985. Cette augmentation des frais d'exploitation est d'autant plus importante que les commissions, la principale composante, ont diminué de presqu'un point de pourcentage passant de 13,4% à 12,5%.

Cette baisse dans les commissions peut s'expliquer par une baisse des commissions contingentes due aux pertes d'exploitation importantes de 1985. Rappelons qu'il s'agit de commissions additionnelles versées par les assureurs en fonction des profits réalisés sur les affaires souscrites.

Pour ce qui est des taxes et permis, le pourcentage des primes souscrites qui leur est consacré est resté stable. L'augmentation provient principalement des frais de règlements des sinistres. Ils ont représenté, en 1985, 11,1% des primes souscrites comparativement à 9,9% en 1984; il s'agit d'une hausse de 12%. Cela contraste avec les deux années précédentes alors que ces frais en pourcentage des primes souscrites étaient restés stables à un peu moins de 10%.

Cette augmentation des frais de règlement en pourcentage des primes souscrites provient principalement du fait que l'augmentation des primes au cours des deux dernières années n'a pas suivi celle des coûts. Bien que ces frais représentent en 1985 une proportion beaucoup plus grande des primes souscrites qu'au cours des trois années précédentes ils ne représentent en dollars par sinistre qu'un montant légèrement supérieur à celui de 1984 et inférieur à ceux de 1982 et 1983.

Finalement, le pourcentage des primes souscrites consacré aux frais d'administration a aussi augmenté en passant de 9,9% à 10,2%, soit une hausse de 3%.

Après avoir analysé ces variations du niveau des frais en pourcentage des primes souscrites, il est intéressant de voir l'effet que cela a eu sur le niveau des revenus des différents intervenants. Pour ce faire, il faut considérer le fait que les primes nettes souscrites au Québec pour l'ensemble des véhicules ont augmenté d'environ 8% de 1984 à 1985.

Ainsi, les revenus des courtiers et agents pour l'assurance automobile ont augmenté en 1985 d'environ 1% malgré une baisse d'environ 7% dans le pourcentage des commissions. Cela fait suite à une baisse de revenus d'environ 5% en 1984.

En dollars, les frais de règlement des sinistres ont augmenté d'environ 20%, mais comme on vient de le voir, cela est dû en grande partie à l'augmentation du nombre de sinistres. Pour ce qui est des frais d'administration, ils ont eux aussi augmenté en dollars; la hausse a été d'environ 11% en 1985. Elle fait suite à une baisse de 4% en 1984 et à une faible hausse de 3% en 1983. Il y a donc eu un rattrapage. La hausse moyenne des 3 dernières années demeure inférieure à celle de l'inflation.

Ainsi, le montant total consacré aux frais d'exploitation a augmenté d'environ 10%. Cela fait suite à une diminution d'environ 4% en 1984 et à une hausse modérée de 3% en 1983. En 1982, l'augmentation, 16%, avait été plus élevée que celle de cette année. L'effet des mesures de compression des dépenses que les assureurs avaient prises en 1982 et 1983 semble donc avoir atteint son point de saturation.

En 1985, la proportion des primes souscrites servant à couvrir les frais ainsi que le montant en dollars consacré à ces frais ont donc augmenté. Pour 1986, on peut s'attendre à ce que les frais diminuent un peu en pourcentage des primes. La baisse de la fréquence des accidents et la hausse des primes pourraient faire baisser le pourcentage des primes affecté aux frais de règlement des sinistres. Une hausse de primes plus forte que l'inflation pourrait aussi faire baisser le pourcentage des frais d'administration, étant donné que l'augmentation de ces frais, qui sont principalement composés de salaires, devrait suivre l'inflation. Pour ce qui est des commissions, la rentabilité ayant peu changé, elles ne devraient pas varier de façon significative.

2.3 Les résultats des opérations en assurance automobile au Québec

Les résultats des opérations en assurance automobile au Québec ne sont pas illustrés spécifiquement aux états financiers déposés par les assureurs. Ils sont intégrés aux résultats de l'ensemble des opérations des assureurs portant sur les diverses catégories d'assurances générales souscrites au Québec et ailleurs au Canada.

Il est toutefois possible d'évaluer les résultats de l'assurance automobile au Québec à partir des données recueillies par le Plan statistique du Québec. Ce plan compile les primes et les sinistres ainsi que les frais d'exploitation que les assureurs attribuent à leurs opérations d'assurance automobile.

C'est donc à partir de ces données que furent évalués les résultats des opérations illustrés au tableau 6 de la page 25. Les résultats sont présentés séparément pour les voitures de tourisme et les autres types de véhicules assurés, tels les véhicules utilitaires et ceux des

TABLEAU 6

RESULTATS DES OPERATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC (EN MILLIONS DE $)

	1982	1983	1984	1985	1986*
1. Primes souscrites					
- Voitures de tourisme	878	859	818	870	979
- Autres véhicules	176	178	173	204	233
- Total	1054	1037	991	1074	1212
2. Primes acquises					
- Voitures de tourisme	810	878	829	840	928
- Autres véhicules	170	176	176	188	220
- Total	980	1054	1005	1028	1148
3. Sinistres					
- Voitures de tourisme	502	497	591	752	850
- Autres véhicules	110	109	134	151	158
- Total	612	606	725	903	1014
4. Frais d'exploitation**					
- Voitures de tourisme	219	232	218	226	258
- Autres véhicules	43	48	46	53	62
- Total	262	280	264	279	320
5. Profit (Perte)***					
- Voitures de tourisme	89	149	20	(138)	(180)
- Autres véhicules	17	19	(4)	(16)	0
- Total	106	168	16	(154)	(180)
6. Ratio de (5) sur (2)					
- Voitures de tourisme	+ 11	+ 17	+ 2	- 16	- 19
- Autres véhicules	+ 10	+ 11	- 2	- 9	0
- Total	+ 11	+ 16	+ 2	- 15	- 16

* Les résultats de l'année 1986 sont estimatifs
** Excluant tous les frais de règlement des sinistres
*** Profit (perte) d'exploitation avant les revenus de placements, les impôts et autres postes extraordinaires.

agriculteurs. L'assurance des voitures de tourisme est la principale composante de l'assurance automobile.

Les résultats des opérations de l'année 1986 illustrés au tableau 6 ont été estimés en partie, car au moment de la production du présent rapport, seules les données relatives aux primes et aux sinistres des premiers six mois de l'année étaient disponibles. Nous avons donc évalué le niveau des primes et des sinistres de la seconde moitié de 1986; cette estimation a été faite à partir des tendances observées dans les plus récentes statistiques d'expérience, sur la base de nos hypothèses.

Nous avons également dû évaluer les frais d'exploitation des assureurs en 1986, car les plus récentes données disponibles en la matière sont celles de 1985, illustrées au tableau 5. C'est ainsi que nous avons posé l'hypothèse qu'en 1986, ces frais d'exploitation, excluant les frais de règlement des sinistres qui sont compris dans les sinistres, représenteront 26,4% des primes souscrites en comparaison du 26% obtenu en 1985.

Les frais d'exploitation des autres années ont aussi été calculés en proportion des primes souscrites, à partir des montants déclarés par les assureurs en vertu du Plan statistique. La proportion globale ainsi déclarée a été appliquée de façon uniforme à l'assurance des voitures de tourisme et à celle des autres types de véhicules même si, en réalité, cette proportion peut varier selon les catégories d'assurance automobile. Les assureurs ne détaillent pas aussi précisément la déclaration de leurs frais d'exploitation.

Contrairement à l'an passé où les frais internes de règlement des sinistres étaient inclus dans les frais d'exploitation, cette année tous les frais de règlement des sinistres ont été inclus avec les sinistres. cela a pour effet d'augmenter la composante sinistres mais de diminuer d'autant les frais, ce qui laisse le résultat d'exploitation inchangé.

Nous voyons d'abord, à l'examen du tableau 6, que les pertes d'exploitation des opérations d'assurance au Québec en 1986 ont été un peu plus élevées que celles de l'année précédente. Pour les voitures de tourisme, nous évaluons ces pertes à environ 180 millions. C'est ainsi que pour chaque dollar de prime que les assureurs reçoivent, ils déboursent 1,19$ pour les sinistres et les frais. Dans le cas des autre véhicules il y a parité entre les revenus de primes et les coûts de l'assurance. Les pertes totales sont donc de 180 millions, soit des déboursés de 1,16$ pour chaque dollar de prime.

Il faut toutefois préciser qu'une tempête de grêle dans le territoire de Montréal a largement contribué à faire augmenter le montant total des sinistres. Sans cet événement catastrophique qui a généré des pertes de plus de 50 millions, les pertes d'exploitation auraient pu être de 130 millions. Le ratio de ces pertes par rapport aux primes acquises aurait ainsi diminué de 15% à 11% de 1985 à 1986.

Il est important de rappeler ici que les résultats recueillis par le Plan statistique du Québec ont trait aux affaires directes et ne tiennent pas compte de la réassurance cédée. Dans un événement catastrophique comme cette tempête de grêle, la part des réassureurs peut s'avérer importante. Les assureurs auront donc été plus ou moins affectés par ces résultats non seulement selon leur couverture de réassurance, mais aussi selon le pourcentage des affaires qu'ils souscrivent dans la région de Montréal, particulièrement pour les voitures de tourisme.

Lorsque nous analysons l'évolution des résultats depuis 1982, nous devons nous rappeler que les profits importants de 1982 et 1983 sont le résultat d'une très forte baisse des coûts qui a débuté vers la fin de 1981. Cette baisse faisait suite à une augmentation importante des primes en 1981 et au début de 1982, qui avait eu pour but de rétablir un meilleur équilibre entre les primes et les coûts, car les résultats du début des années 1980 avaient été très mauvais.

Le niveau élevé de rentabilité atteint en 1983 a permis aux assureurs de poursuivre la réduction des primes en 1984, alors que la hausse des coûts se manifestait de façon particulièrement intense. C'est ainsi que, malgré une diminution des revenus de primes et une augmentation de 20% des sinistres, les opérations en assurance automobile demeurèrent rentables en 1984.

Cette hausse du coût des sinistres s'est poursuivie en 1985 et a contribué à la détérioration des résultats d'opération, alors que les primes étaient de nouveau réduites dans les premiers mois de l'année. Ce mouvement à la baisse des primes s'est arrêté à l'automne de 1985, alors que les assureurs ont commencé à augmenter leurs tarifs.

L'augmentation de 25% des sinistres en 1985, jumelée à une très faible hausse des primes acquises, 2%, ont eu pour résultat une détérioration très importante de la rentabilité. Il est à noter que notre estimation des résultats de 1985, principalement en ce qui a trait aux voitures de tourisme, correspond assez bien à ceux obtenus. Les sinistres et les primes ont été légèrement plus élevés que nos prévisions. Nous avions évalué les sinistres (incluant les frais internes) à 881 millions et les primes acquises à 1 005 millions.

La hausse dans le niveau des primes souscrites entreprise en 1985 s'est poursuivie en 1986. Pour l'ensemble de l'année 1986, une hausse d'environ 10% du niveau des tarifs aura permis de faire augmenter les primes souscrites de 13% par rapport à 1985. Le 3% d'augmentation additionnel provient d'une hausse du parc automobile.

Quant aux primes acquises, elles reflètent, avec un certain décalage, l'évolution des primes souscrites. Les primes sont, dans les opérations, acquises au fur et à mesure que s'écoule la période durant laquelle une police est en vigueur. C'est ainsi que la prime souscrite sur une police émise le 1er juillet d'une année ne sera considérée acquise qu'à 50% au cours de la même année; l'autre partie sera acquise au cours de l'année suivante.

C'est donc dire que les primes acquises au cours de l'année 1986 seront constituées en partie de primes souscrites au cours de l'année 1985 et en partie de primes soucrites en 1986. Ainsi, les primes souscrites, ayant augmenté depuis le 2ième semestre de 1986, ont fait augmenter les primes acquises de 12%. La hausse a été plus forte pour les autres véhicules que pour les voitures de tourisme.

Cette hausse assez importante des primes acquises aurait pu permettre à la rentabilité de l'assurance automobile de s'améliorer puisque les lois plus sévères contribuaient à faire baisser le nombre d'accidents sur les routes au Québec en 1986. Par contre, comme nous l'avons mentionné précédemment, une tempête de grêle a augmenté les pertes d'environ 50 millions de dollars, ou de 4% des primes acquises.

Rappelons que les résultats d'opérations que nous avons analysés ne reflètent pas complètement la rentabilité des opérations en assurance

automobile. Ils ne tiennent pas compte des intérêts que les assureurs réalisent sur les revenus de primes avant que ceux-ci ne soient requis pour couvrir les déboursés. En assurance automobile, la majorité des assureurs perçoivent les primes en début de période alors que les sinistres surviennent tout au long de la période. Les assureurs peuvent donc, en moyenne, réaliser des revenus d'intérêt durant une demi-année.

C'est donc dire que la rentabilité des opérations en assurance automobile aura été en définitive, pour les années 1982 à 1984, supérieure à celle illustrée au tableau 6. L'ajout des revenus de placement d'une demi-année sur les primes aura contribué à hausser les profits d'exploitation de ces années; de la même façon, ces revenus auront également permis de diminuer les pertes de 1985 et 1986 du même pourcentage.

D'autres revenus de placements encore plus importants sont également réalisés par les assureurs, soit ceux que rapportent chaque année leurs avoirs propres ou surplus. Ces revenus s'ajoutent aux profits ou pertes d'exploitation de l'assurance automobile et des autres catégories d'assurances générales dans lesquelles les assureurs font affaires. Ce sont ces revenus qui permettent aux assureurs d'absorber, comme en 1985 et 1986, des pertes d'exploitation importantes.

Il faut aussi préciser que les bénéfices ou les pertes présentés au tableau 6 ne tiennent pas compte de l'impôt.

Voilà ce qui se dégage des plus récents résultats des opérations en assurance automobile au Québec. Il faut rappeler que les résultats de l'année 1986 illustrés au tableau 6 ont été estimés; les résultats définitifs seront compilés en 1987. Ils ne devraient pas diverger de notre estimation de façon assez significative pour invalider la situation analysée précédemment.

En terminant, il y a lieu de souligner que les résultats analysés sont ceux de l'ensemble des opérations en assurance automobile au Québec, et sont donc représentatifs de l'expérience de l'ensemble des assureurs. La rentabilité des opérations de chaque assureur aura varié, bien sûr, en fonction des particularités de l'expérience de chacun.

CHAPITRE 3

LA CLASSIFICATION DES ASSURES

La classification des risques effectuée par les assureurs est un élément fondamental du processus de tarification en assurance automobile. Suivant l'appréciation que l'on fait du risque qu'il représente, l'assuré se voit attribuer un classement qui a une importance considérable sur la prime qu'il devra payer.

Le système de classification des risques présentement en usage chez les assureurs permet plusieurs possibilités de classement des assurés qui peuvent engendrer des différences significatives dans les primes. Il est donc important que les assurés connaissent ce système ainsi que les critères à partir desquels il fonctionne.

Dans ce troisième chapitre, on analysera l'évolution de ces règles en 1986, tout en rappelant les principales caractéristiques de leur fonctionnement. Pour chaque critère, on comparera les coefficients d'écart entre les primes exigées par les assureurs et les coûts moyens des sinistres par véhicule assuré, afin de vérifier, dans la mesure du possible, si les différences entre les primes exigées sont statistiquement bien fondées. Les critères traités sont les territoires, les classes de conducteur, les dossiers de conduite, les groupes de véhicule et les rabais.

Une description détaillée des règles de classification apparaît à l'annexe 2. Voyons donc maintenant quelles furent les modifications apportées par les assureurs, en 1986, à chacune des variables du système de classification.

Territoires de tarification

Les territoires de tarification en assurance automobile sont établis à partir du découpage du Québec en diverses régions géographiques. Depuis quelques années, les assureurs ont apporté des modifications importantes à cette variable du système de classification.

Les modifications apportées récemment au Plan statistique du Québec sont significatives, puisque d'après ce plan le Québec est maintenant subdivisé en vingt zones statistiques comparativement à onze avant 1985. Ces zones sont réparties en onze territoires, alors qu'il y en avait huit auparavant. La nouvelle répartition est donc la suivante: le territoire 1 qui représente la région de Montréal, le plan le subdivise maintenant en six zones alors qu'auparavant il ne formait qu'une seule zone statistique; les territoires 2, 4, 5 et 7 comprennent chacun deux zones statistiques, et les autres territoires ne comportent pas de subdivision.

Ces changements apportés au Plan statistique sont dus à l'initiative des assureurs les plus importants des dernières années, lesquels, forts de statistiques crédibles, ont certainement influencé les autres assureurs à les suivre dans cette voie.

Les données du tableau 7 montrent la distribution des assureurs selon les subdivisions qu'ils apportent aux territoires de tarification. Les onze territoires auxquels réfère ce tableau sont décrits à l'annexe 2.

TABLEAU 7

DISTRIBUTION DES ASSUREURS SELON LES SUBDIVISIONS QU'ILS APPORTENT AUX TERRITOIRES DE TARIFICATION

Territoire	Non subdivisé		Subdivisé en 2		3		4		5		6		7 et plus	
	%		%		%		%		%		%		%	
Année	85	86	85	86	85	86	85	86	85	86	85	86	85	86
1	15	10	25	19	15	12	10	12	3	4	22	31	10	12
2	43	29	43	54	7	9	7	8						
3	98	98	2	2										
4	63	52	30	38	7	10								
5	50	39	42	51	8	10								
6	87	84	13	14		2								
7	69	59	31	41										
8	100	100												
9	91	85	9	9		6								
10	93	87	7	13										
11	100	100												

Les données du tableau 7 révèlent que pour la région de Montréal (territoire 1), les assureurs n'ont pas encore tous adopté les modifications apportées au Plan statistique. C'est ainsi qu'en 1986, 90% des assureurs faisant affaires dans la région de Montréal subdivisaient le territoire 1, recourant en moyenne à 4,2 zones statistiques; l'année dernière, la proportion d'assureurs était de 85% et le nombre moyen de zones statistiques utilisées pour la subdivision du territoire 1 était de 3,7.

Le tableau qui précède montre que la réforme territoriale est en pleine évolution. Une proportion élevée d'assureurs subdivisent maintenant les territoires 2, 4, 5 et 7. C'est ainsi que plus de 70% des assureurs subdivisent la région métropolitaine de Québec (territoire 2); cette pratique était suivie par 57% des assureurs l'an dernier. Il est intéressant de constater que plusieurs assureurs subdivisent de nouveau les territoires 4, 6 et 7, alors que ces territoires avaient déjà été subdivisés pour donner naissance aux territoires 9, 10 et 11. On peut s'attendre à ce que la tendance à la subdivision des territoires 2, 4, 5, 6 et 7 se poursuive durant les années à venir.

Selon le Plan statistique, les statistiques recueillies par le G.A.A. pour les vingt zones statistiques serviront probablement de base à l'évolution future de la réforme territoriale et elles permettront également d'évaluer la justesse des modifications apportées par les assureurs au cours des dernières années.

Les coefficients d'écart entre les primes exigées par les assureurs de chaque territoire et certains résultats d'expérience, ont aussi été comparés afin de voir si les assureurs exigeaient de leurs assurés des tarifs qui correspondaient à l'expérience propre des régions où ces derniers résident. Le résultat de ces comparaisons est présenté au tableau 8.

Les données de ce tableau se rapportent à l'ensemble des assurés des 11 territoires, pour la période allant de juillet 1985 à juillet 1986. Les primes ainsi que les coûts moyens des sinistres par véhicule assuré sont présentés sous forme de ratios. Ces ratios sont le résultat du rapport de la prime moyenne de chaque territoire sur la prime moyenne de l'ensemble du Québec et du rapport des coûts moyens des sinistres par véhicule assuré pour chaque territoire sur le coût moyen des sinistres par véhicule assuré pour l'ensemble du Québec.

TABLEAU 8

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES EXIGEES DES ASSURES ET LES COUTS DES SINISTRES SURVENUS AU QUEBEC, PAR TERRITOIRE (RELATIVITES PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE)

	Responsabilité civile		Collision		ASCNV **		CC ***	
Territoire	prime	coût*	prime	coût*	prime	coût*	prime	coût*
1	1.16	1.22	1.07	1.10	1.21	1.28	1.13	1.18
2	0.89	0.84	0.84	0.81	0.80	0.70	0.85	0.80
3	1.04	1.09	0.98	1.05	1.06	0.93	1.02	1.04
4	0.75	0.78	0.85	0.84	0.68	0.67	0.78	0.78
5	0.85	0.77	0.95	0.92	0.80	0.72	0.88	0.83
6	0.86	0.70	1.16	1.02	0.84	0.61	0.99	0.82
7	0.97	0.88	1.08	1.01	1.23	1.28	1.08	1.02
8	1.10	1.02	1.38	1.02	1.22	0.88	1.25	0.99
9	0.83	0.85	0.90	0.93	0.70	0.74	0.84	0.86
10	0.80	0.68	1.00	0.92	0.69	0.57	0.87	0.76
11	0.88	0.72	1.19	0.93	1.29	1.15	1.10	0.91

* Coût moyen des sinistres par véhicule assuré.

** Accident sans collision ni versement.

*** Couverture complète.

NOTE: Un montant de 50 millions de dollars a été retranché au chapitre des sinistres du territoire 1 en accident sans collision ni versement afin d'éviter de fausser les résultats, puisque la tempête de grêle qui a frappé la région de Montréal au cours du premier semestre de 1986 a entraîné des dommages catastrophiques.

Une première constatation qu'on peut dégager de ce tableau est que les primes et les coûts varient grandement d'un territoire à l'autre. Cette remarque est valable tant par garantie que pour la couverture complète. Pour la couverture complète, par exemple, les primes vont d'environ 22% au-dessous de la prime moyenne du Québec pour le territoire 4 jusqu'à 25% au-dessus pour le territoire 8, alors que les coûts vont de 24% au-dessous (territoire 10) à 18% au-dessus (territoire 1). Ceci représente un écart de plus de 50% entre certains territoires, tant pour les primes que les coûts de la couverture complète. On retrouve des différences équivalentes en responsabilité civile, légèrement plus faibles en collision, alors que des écarts extrêmes sensiblement plus élevés se produisent en accident sans collision ni versement.

On voit, de plus, que le territoire 1 a des coûts qui sont, pour chacune des garanties, plus élevés que ceux de l'ensemble du Québec. Les coûts de ce territoire sont mêmes très élevés, puisqu'ils sont de 18% supérieurs à ceux du Québec. En contrepartie, les territoires 2, 4, 5, 9 et 10 ont des coûts de sinistres qui sont, tant par garantie que pour la couverture complète, sensiblement moins élevés que ceux de l'ensemble de la province. Les coûts du territoire 10 sont même à 76% de ceux de l'ensemble pour la couverture complète. Les résultats des cinq autres territoires, 3, 6, 7, 8 et 11, varient selon la garantie, avec les coûts de couverture complète d'une relativité légèrement supérieure à 1 pour les territoires 3 et 7, alors que les trois autres sont sensiblement plus bas.

La situation est analogue en ce qui concerne les primes, alors que celles des territoires 1 et 8 sont toujours plus élevées que la moyenne, et que les tarifs des territoires 2, 4, 5, 9 et 10 sont toujours plus bas.

Une comparaison des primes et des coûts de chaque territoire montre que le territoire 1 semble être avantagé alors que les assurés des territoires 6, 8 et 11 semblent être plus rentables ou moins déficitaires pour leurs assureurs, selon la tendance générale, que ceux des autres territoires. Il faut cependant admettre que le territoire 8 compte si peu d'assurés que très peu de crédibilité doit être accordée aux résultats d'expérience qui lui sont propres. Les relativités de primes des deux autres territoires (6 et 11), pour une couverture complète sont respectivement de 17 et de 19 points de pourcentage plus élevés que les relativités de coûts correspondantes. Il faut cependant noter que ces relativités de coûts sont basées sur les résultats d'expérience d'un an seulement ce qui, en termes statistiques, risque de manquer de crédibilité dans le cas des territoires où il n'y a que peu d'assurés. Il reste néanmoins que de tels écarts ne peuvent être entièrement imputés à l'instabilité statistique des résultats.

Pour une couverture complète, les assurés des territoires 1, 3 et 9 bénéficient dans une certaine mesure, d'une insuffisance de leurs primes, contrairement à ceux des autres territoires. C'est dans le territoire 1 que l'on retrouve la plus grande insuffisance, tandis que la relation prime/coût la plus élevée se retrouve dans les territoires 6 et 11. Le fait que le territoire 1 soit celui où il y a le plus d'assurés, alors que les territoires 6 et 11 sont parmi les moins populeux explique probablement, du moins en partie, de telles disparités entre les primes et les coûts. On peut croire, en effet, que plus il y a d'assurés dans un territoire, plus les assureurs seront portés à s'y faire concurrence afin d'accaparer le maximum d'entrées de prime.

Il faudrait corriger cette situation, car le territoire où l'assuré demeure est le seul critère de classification, avec la classe de conducteur, qu'il ne peut vraiment pas influencer par son comportement de conduite ou ses choix de véhicule ou de franchise.

Les données les plus récentes ne nous permettent pas cependant de croire que les assureurs agissent dans le sens qu'on pourrait espérer. Les tarifs exigés par les assureurs au 1er novembre 1986 démontrent en effet les mêmes tendances que celles du tableau 8.

Comme on l'a vu précédemment, la région métropolitaine de Montréal fait l'objet depuis quelques années d'une restructuration territoriale importante de la part des assureurs. Cette région, qui était autrefois considérée comme un seul territoire du point de vue de la tarification, est aujourd'hui largement subdivisée par les assureurs.

On peut d'ailleurs constater ce phénomène dans les modifications qui furent apportées au début de 1985 au Plan statistique du Québec, lequel reconnait maintenant six zones statistiques différentes pour la région de Montréal.

Pour illustrer l'effet de ces modifications sur le niveau relatif des primes des assurés, nous avons comparé la prime moyenne exigée d'un assuré provenant des nouvelles zones statistiques à la prime moyenne exigée pour le même assuré dans l'ensemble des nouveaux territoires regroupés, soit l'équivalent de l'ancien territoire de Montréal.

Les relativités de primes illustrées au tableau 9, donnent une bonne indication de l'effet de la réforme sur le niveau des primes que les assurés paient dans les différents territoires. Une relativité supérieure à un (1) indique une augmentation de la prime, alors qu'une relativité inférieure à un (1) est indicatrice d'une diminution.

TABLEAU 9

RELATIVITES DE PRIMES DES TERRITOIRES STATISTIQUES DE LA REGION DE MONTREAL

Année	Territoires (villes choisies)					
	804	822	821	823	825	824
	Montréal	Laval	St-Laurent	Brossard	Assomption	St-Eustache
1983	1,05	0,98	0,97	0,96	0.94	0,93
1984	1,06	1,00	0,96	0,95	0,93	0,91
1985	1,08	1,00	0,95	0,95	0,92	0,84
1986	1,12	1,01	0,94	0,93	0,92	0,83

Les résultats du tableau ci-dessus sont des indices moyens établis à partir de certaines villes par échantillon d'assureurs. Cet échantillon est assez significatif de l'orientation que prend la tarification dans la région de Montréal. Il ressort des données de ce tableau que la subdivision du territoire de Montréal a amené une augmentation de primes pour l'est de l'Ile (territoire 804), peu de changement dans celles des assurés de l'Ile-Jésus (territoire 822) et des baisses de primes pour les assurés de tous les autres territoires, baisses particulièrement importantes dans le territoire 824.

On peut remarquer dans l'évolution des relativités durant les quatre dernières années, l'impact de plus en plus grand des modifications apportées au territoire de Montréal, au fur et à mesure que les assureurs se réfèrent à un plus grand nombre de territoires dans leur tarification.

Classes de conducteurs

Cette variable du système de classification est demeurée relativement stable en 1986. Très peu d'assureurs ont apporté des modifications à leurs classes de conducteurs au cours de la dernière année et les modifications observées étaient mineures. La grande majorité, environ 90% des assureurs, continue de se référer dans leur tarification aux 14 classes de conducteurs du Plan statistique.

A l'analyse de ces classes, on s'aperçoit que les critères de base restent axés de façon prédominante sur l'âge, le sexe et, pour les hommes, l'état civil du conducteur. Les autres critères dont tiennent compte les assureurs sont le kilométrage parcouru et l'utilisation qu'on fait du véhicule, mais ces critères n'ont pas un impact aussi important et s'appliquent à peu de classes.

On a aussi comparé le niveau des primes exigées par les assureurs dans chaque classe en 1986 à certains résultats d'expérience de 1985, afin de voir si les assureurs exigeaient de leurs assurés des tarifs qui correspondaient à l'expérience propre à chacune des classes. Le résultat de ces comparaisons est présenté au tableau 10. Les primes exigées ainsi que le coût moyen des sinistres, par véhicule assuré, sont présentés sous forme de relativité par rapport à la prime moyenne de l'ensemble du Québec.

TABLEAU 10

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES EXIGEES EN 1986 ET LES COUTS DES SINISTRES SURVENUS EN 1985

Classe de conducteur**	Responsabilité civile		Collision	
	prime	coût*	prime	coût*
01	0.79	0.78	0.84	0.81
02	0.96	0.95	0.90	0.84
03	1.01	1.23	1.01	1.13
04	1.44	1.29	1.89	1.94
06	0.55	0.41	0.67	0.67
07	1.40	1.61	1.27	1.32
08	1.72	2.04	2.17	3.43
09	1.48	1.51	1.51	1.84
10	2.37	1.98	4.30	5.44
11	2.19	1.88	3.85	4.58
12	1.83	1.71	2.61	3.23
13	1.57	1.50	2.06	2.27
18	1.33	1.60	1.56	2.13
19	1.23	1.20	1.36	1.35

* Coût moyen des sinistres par véhicule assuré.

** Voir l'annexe 2 pour une description des classes de conducteurs.

Les données illustrées dans ce tableau montrent en général des résultats acceptables compte tenu que les primes sont celles exigées en 1986, que les sinistres se rapportent à l'année de survenance 1985 et qu'on utilise une seule année pour établir la comparaison.

Il est important de souligner que les résultats de certaines classes ne sont pas parfaitement crédibles à cause du nombre restreint d'assurés, ce qui peut causer une certaine distortion dans les résultats de ces classes. Afin de vérifier les tendances des classes les plus crédibles soit 01, 02, 03 et 07, parce qu'elles représentent plus de 82% des assurés, on fait une comparaison entre les primes et les coûts des sinistres par véhicule sur les trois dernières années. Les résultats de cette comparaison figurent au tableau suivant.

TABLEAU 11

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES EXIGEES ET LES COUTS
DES SINISTRES PAR VEHICULE (RELATIVITES PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE)

		Responsabilité civile		Collision	
Classe**	Année	prime	coût*	prime	coût*
01	1984	0.80	0.82	0.84	0.86
	1985	0.79	0.80	0.84	0.85
	1986	0.79	0.78	0.84	0.81
02	1984	0.96	0.97	0.91	0.90
	1985	0.96	0.98	0.90	0.89
	1986	0.96	0.95	0.90	0.84
03	1984	1.01	1.05	1.01	1.01
	1985	1.01	1.13	1.00	1.08
	1986	1.01	1.23	1.01	1.13
07	1984	1.36	1.55	1.25	1.30
	1985	1.38	1.64	1.27	1.34
	1986	1.40	1.61	1.27	1.32

* Coût moyen des sinistres par véhicule assuré.

** Voir l'annexe 2 pour une description des classes.

On peut remarquer que, d'une façon générale, les primes exigées des assurés des classes 01 et 02 sont d'un ordre de grandeur très similaire aux coûts relatifs. Pour les classes 03 et 07 cependant, les primes relatives exigées sont constamment inférieures aux coûts sous-jacents.

On voit que les relativités de primes varient très peu. De plus, quand les assureurs y apportent des modifications, celles-ci tendent à aller dans le même sens que l'évolution des coûts de l'année précédente, bien que souvent l'ampleur de la modification dans les primes soit moindre que celle des coûts. Cette situation est encore plus marquée pour la classe 03 où, malgré une forte détérioration des résultats des coûts depuis 3 ans, les relativités de primes n'ont pas suivi le mouvement.

Il semble donc que si les assureurs tendent à suivre l'expérience de chacune des classes de conducteurs dans la définition du niveau relatif des primes de chacune, ils ne le font pas parfaitement. D'autres facteurs entrent aussi en considération dans la détermination des niveaux relatifs des primes. Suite à ces résultats on est en mesure de constater que les assureurs tendent a appliquer le principe d'équité entre les classes, qui est l'un des principes fondamentaux de toute tarification.

Dossiers de conduite

Le dossier de conduite, comme son nom l'indique, est utilisé dans la classification pour refléter l'expérience de l'assuré comme conducteur de voiture et fait état des accidents pour lesquels il a été reconnu responsable.

En 1986, la majorité des assureurs se référaient dans leurs manuels de tarifs à au moins cinq dossiers, soit les dossiers de 0, 1, 2, 3 et 5 ans sans accident. Au cours des dernières années, un nombre de plus en plus important d'assureurs ont ajouté deux échelons à cette classification en considérant les dossiers de 4 et 6 ans de conduite sans accident.

En 1986, la situation est demeurée relativement stable comparativement à l'année précédente. En 1986, environ 43% des assureurs utilisaient au moins un de ces nouveaux dossiers, alors qu'en 1985, 40% des assureurs se référaient à ces dossiers.

L'utilisation du dossier de conduite comme critère de classification est très valable, puisqu'il vise à tenir compte de l'expérience d'accidents, il s'agit là d'un critère directement relié au risque assuré. Toutefois, on ne peut pas affirmer qu'actuellement les assureurs contribuent à une classification homogène reflétant l'expérience réelle d'accidents des assurés regroupés dans un dossier de conduite, comme le démontre le tableau 12.

Le tableau suivant, indique qu'en responsabilité civile, plus le dossier de conduite est élevé plus la fréquence et le coût des sinistres par véhicule assuré sont bas. De plus, on remarque que pour les dossiers 3 et 2, les ratios du dossier 3 par rapport au dossier 5 ainsi que celui du dossier 2 par rapport au dossier 5, tant pour la fréquence que pour le coût moyen des sinistres par véhicule, sont plus élevés que les ratios de primes appliqués par les assureurs pour ces deux dossiers. En matière de collision, les résultats montrent un illogisme surprenant: la fréquence ainsi que le coût moyen des dossiers 3, 2 et 1 sont pratiquement identiques alors que les assureurs appliquent des ratios de primes différents pour ces dossiers. Cela produit une prime plus élevée pour le dossier 1 dont l'expérience est la même que celle du dossier 3.

TABLEAU 12

STATISTIQUES D'EXPERIENCE DES SINISTRES SELON LE DOSSIER DE CONDUITE

Responsabilité civile

Dossier de conduite	5	3	2	1	0
Fréquence des sinistres	9,6%	12,9%	13,8%	14,0%	17,0%
Coût moyen des sinistres par véhicule	119$	160$	170$	175$	213$
Indice des coûts par rapport au coût du dossier 5	1.00	1.34	1.43	1.47	1.79
Indice des primes par rapport à la prime du dossier 5	1.00	1.19	1.35	1.49	1.75

Collision

Dossier de conduite	5	3	2	1	0
Fréquence des sinistres	8.0%	12,6%	12,3%	12,5%	17,0%
Coût moyen des sinistres par véhicule	158$	281$	287$	269$	311$
Indice des coûts par rapport au coût du dossier 5	1.00	1.77	1.82	1.70	1.97
Indice des primes par rapport à la prime du dossier 5	1.00	1.40	1.65	1.91	2.24

Cette situation s'explique par le peu de rigueur dont font preuve les assureurs dans l'administration du système des dossiers de conduite. D'abord, la survenance d'un accident ne donnera pas nécessairement lieu à un changement du dossier de conduite de l'assuré, les assureurs pardonnant assez facilement. Ensuite, peu d'assureurs se préoccupent de vérifier la véracité des informations fournies par un assuré, principalement parce qu'une telle procédure systématique de vérification de toutes les déclarations conduirait à des coûts très élevés. Le moins qu'on puisse dire, c'est que la classification des conducteurs selon le dossier de conduite telle qu'appliquée actuellement par les assureurs est peu homogène et n'assure pas la meilleure équité.

Comme on l'a souligné précédemment, ce critère n'a pas l'importance qu'il devrait avoir dans le système de classification. Pour illustrer ce fait, on n'a qu'à remarquer qu'environ 90% des conducteurs se voient attribuer par les assureurs un dossier d'au moins cinq ans sans accident. Cette classification peu rigoureuse des conducteurs selon le dossier de conduite a pour conséquence que les assureurs n'ont d'autre choix que de diminuer l'importance de ce critère; ils ne peuvent plus se fier aux statistiques d'expérience que cette classification produit, lesquelles deviennent peu représentatives des différences réelles qui existent dans l'expérience des sinistres selon le dossier de conduite. On peut voir là également l'explication des politiques de pardon des assureurs; la reclassification d'un conducteur responsable d'un accident peut entraîner, dans un tel contexte, une surcharge importante de la prime.

A la suite de ce phénomène, presque tout le poids des différences dans l'expérience des sinistres se transporte sur d'autres éléments, notamment sur les classes de conducteurs et sur certains rabais.

Groupes de tarification des véhicules

Dans leur tarification, les assureurs tiennent compte du type de véhicule que l'assuré conduit. Le véhicule est relié au risque assuré dans la mesure où l'assurance porte sur les dommages qui lui sont causés, et cela a une influence sur le niveau de la prime que l'assuré doit payer. Pour ce faire, les assureurs regroupent en diverses classes la multitude de véhicules qui se différencient par la marque, le modèle et l'année de fabrication. Ce sont les groupes de tarification des véhicules.

Le nombre de groupes ainsi établis n'est pas uniforme chez tous les assureurs mais on constate que la très grande majorité d'entre eux se réfèrent à au moins douze groupes et certains en utilisent jusqu'à quinze. Plus un véhicule est considéré comme un risque élevé, plus le groupe attribué est élevé et plus la prime l'est également. Le tableau 13 à la page suivante, qui représente les coefficients d'écart entre les groupes, montre le niveau des primes exigées par l'ensemble des assureurs pour différents groupes de véhicules par garantie.

On peut remarquer que l'étendue des primes en responsabilité civile est moindre que pour les deux autres garanties. Les causes de cette différence sont le fait que selon la police d'assurance automobile du Québec, le chapitre A - responsabilité civile ne couvre que les dommages subis par des tiers (pour plus de détails voir le formulaire FPQ No.1), alors que le chapitre B - collision - accident sans collision ni versement (entre autres) couvre les dommages éprouvés par le véhicule assuré, et que traditionnellement les assureurs déterminaient les groupes de véhicules en fonction de leur valeur. Alors, le fait qu'un véhicule dispendieux soit probablement plus onéreux à réparer qu'un véhicule qui l'est moins n'implique pas nécessairement qu'il causera plus de dommages

à des tiers lors d'un sinistre. De là la différence entre les coefficients d'écart des groupes en responsabilité civile et celles des autres garanties.

TABLEAU 13

COEFFICIENTS D'ECART DES GROUPES*

Groupes	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
1	0.60	0.30	0.38
2	0.66	0.45	0.45
3	0.73	0.52	0.52
4	0.80	0.61	0.62
5	0.87	0.72	0.72
6	0.95	0.85	0.84
7	1.00	1.00	1.00
8	1.03	1.18	1.18
9	1.07	1.46	1.46
10	1.13	1.73	1.73
11	1.19	2.01	2.01
12	1.27	2.28	2.29

* Indice des primes par rapport à la prime du groupe 7

Aujourd'hui, dans le contexte où la convention d'indemnisation directe régit le règlement des sinistres automobiles, on sait pertinemment que les dommages non responsables éprouvés par le véhicule assuré sont attribués au chapitre A et que les coefficients d'écart des groupes élevés ont légèrement augmenté depuis quelques années, ce qui a pour effet de rapprocher les coefficients d'écart des groupes en responsabilité civile de ceux des autres garanties.

Il est important de souligner aussi qu'à cause de la convention d'indemnisation directe, les données du rapport statistique sur l'assurance automobile du G.A.A. montrent maintenant une situation similaire à celle d'une indemnisation sans égard à la faute en ce qui a trait à la couverture de responsabilité civile. Par exemple, dans le cas d'un véhicule dont le conducteur est de classe 03 qui entre en collision avec un autre véhicule dont le conducteur est de classe 12 et que ce dernier est entièrement responsable selon la convention d'indemnisation directe, les assureurs assumeront les pertes de leurs propres assurés; en conséquence le conducteur de classe 03 non responsable se voit attribuer une expérience de sinistres en responsabilité civile qu'il n'aurait pas eu en situation d'indemnisation avec égard à la faute. Alors, avec le régime actuel d'indemnisation des dommages matériels, il faut s'attendre à ce que la différence entre les coefficients d'écart de groupe en responsabilité civile s'accentue.

Comme on l'a souligné précédemment, la valeur du véhicule continue aujourd'hui de jouer un rôle important dans l'attribution du groupe de tarification d'un véhicule; toutefois, ce n'est plus le seul critère. Des éléments tels que l'origine du véhicule, les techniques de fabrication, le genre de traction ou de construction des châssis, la plus ou moins grande fragilité du véhicule, la facilité de réparation ainsi que le coût des pièces de remplacement influençent l'expérience de sinistres. Alors, les assureurs peuvent se référer dans la classification des véhicules à l'expérience de sinistres propre à chaque type de véhicules.

En fait, les assureurs n'ont pas procédé à une reformulation en profondeur de leur classification des véhicules. Ils ont apporté des modifications à leur structure de groupes là où l'expérience de sinistres montrait que le classement de certains véhicules était évidemment beaucoup trop ou pas assez élevé. De plus, les assureurs l'ont fait

avec modération, ne changeant pas le groupe de ces véhicules autant que l'expérience l'aurait justifié.

Un autre point important qu'on peut extraire de l'expérience des sinistres des véhicules est que chaque type de véhicules possède une fréquence de sinistres qui lui est propre. En général, ces différences dans la fréquence des sinistres ne peuvent être reliées de façon exclusive au véhicule. Il est indéniable, cependant, qu'il existe une association entre les types de véhicules et les comportements et habitudes des personnes qui les conduisent.

Certains voient dans une telle classification une alternative ou un complément important au classement actuel des conducteurs fondé sur les critères de l'âge, du sexe et de l'état civil. En reconnaissant par le biais des véhicules les différences dans l'expérience de sinistres, on atténue ainsi l'importance de ces critères et des critiques qu'ils suscitent. (Le véhicule est un critère que l'on peut plus directement associer au risque assuré, ce qui a l'avantage de permettre des choix à l'assuré).

Mais les assureurs continuent de favoriser le système des classes de conducteurs comme principal critère de classification des risques. Dans ces conditions, il est normal que, pour éviter le double emploi de certains critères, l'attribution des groupes de véhicules ne tienne pas compte de l'expérience de sinistres par type de véhicules.

Il est souhaitable que les assureurs élaborent la classification des véhicules selon leur expérience des sinistres afin de diminuer l'importance des critères remis en question, comme précédemment.

Les rabais

Les règles de base de la classification qu'on vient d'analyser servent aux assureurs à établir des tarifs pour tous les classements possibles d'un assuré et de son véhicule. Toutefois, la prime que devra payer un assuré sera souvent différente du tarif ainsi déterminé. Cela s'explique du fait que les assureurs, par leurs politiques de rabais, modifient cette tarification de base. Les rabais jouent un rôle important dans la tarification, car ils s'appliquent à un grand nombre d'assurés et représentent des diminutions de primes.

L'influence des rabais dans la tarification s'est de nouveau intensifiée en 1986, tant par la proportion d'assureurs qui y recoure que par le nombre moyen de rabais offerts par assureur. C'est ainsi qu'en 1986, 85% des assureurs offraient en moyenne 2,7 rabais différents; en 1985, cette proportion d'assureurs était de 75% avec une moyenne de 2,5 rabais par assureur.

Beaucoup d'assureurs ont établi des rabais en fonction de l'âge de l'assuré. Environ 80% des assureurs offraient un tel rabais en 1986 comparativement à 70% en 1985. On voit donc que ce type de rabais est devenu pratique courante.

Ces rabais s'adressent surtout à des catégories d'assurés qui font partie des classes les plus recherchées par les assureurs, c'est-à-dire les classes 1, 2 et 3 qui comptent plus de 75% des assurés. Les assureurs segmentent cette grande part du marché en quatre catégories d'âges, soit 35 ans et plus, 45 ans et plus, 50 ans et plus ou 65 ans et plus, mais les conducteurs de 45 ans et plus sont particulièrement visés par les assureurs. Les rabais accordés varient de 5% à 30% selon

l'assureur et la catégorie d'âge. Tout en étant d'application rapide pour l'assureur, cette méthode permet de créer plus facilement de nouvelles classes de conducteurs.

Un type de rabais très populaire chez les assureurs est celui basé sur le nombre de réclamations au cours d'une certaine période. En 1986 près de 60% des assureurs offraient un tel rabais comparativement à 42% en 1985. Le rabais accordé varie de 5% à 30% selon l'assureur, la période envisagée et le nombre de réclamations durant cette période. Ce rabais n'est généralement pas offert à un nouvel assuré parce que celui-ci n'a pas d'expérience de réclamations auprès de l'assureur et la majorité des assureurs ne font pas la vérification de la déclaration d'un nouvel assuré.

Bien qu'il soit moins répandu que le rabais selon l'âge, on constate cependant que c'est ce type de rabais qui produit en moyenne l'effet de réduction le plus significatif sur le niveau des primes. En fait l'application de ce rabais supplée au système des dossiers de conduite qui a perdu beaucoup de son importance. Son utilisation plus répandue pourrait bien donner naissance, de façon indirecte, à un nouveau système plus structuré, fondé sur l'expérience de réclamations des assurés.

Le rabais basé sur la catégorie d'emploi ou la profession de l'assuré est aussi proposé par de nombreux assureurs. Ce rabais était offert par 34% des assureurs, en 1986 comparativement à 30% en 1985.

Les assurés visés sont ceux des professions dites libérales ou qui exerçent un emploi dans des secteurs particuliers, comme ceux de l'éducation, de la santé et autres domaines du secteur public ainsi que les secteurs financiers.

Le niveau de ce rabais varie selon l'assureur. Il s'agira, le plus souvent, d'un rabais de l'ordre de 10% pour les professions libérales et de 15% pour les autres catégories d'emploi mentionnées précédemment, mais pouvant aller jusqu'à 30%. Ce rabais n'est toutefois pas offert à tous les assurés de ces professions ou emplois. L'âge de l'assuré est également pris en considération par la plupart des assureurs; le rabais n'est généralement offert qu'aux assurés de 25 ans et plus. Là encore l'importance de l'âge est un facteur de tarification déterminant.

Plusieurs autres types de rabais sont également offerts par certains assureurs. C'est ainsi que quelques assureurs donnent un rabais de 3% à 15% à un assuré qui souscrit une couverture complète. Certains assureurs offrent un rabais à leurs assurés lors du renouvellement de la police. Finalement, d'autres assureurs offrent des rabais basés sur un mélange de critères comme, par exemple, un rabais accordé aux assurés de 45 ans et plus, qui souscrivent une couverture complète et qui n'ont fait l'objet d'aucune réclamation depuis cinq ans. Il s'agit en fait de variantes plus restrictives des types de rabais mentionnés précédemment.

Les rabais utilisés par les assureurs ont donc contribué à modifier les règles de classification. Dans la mesure où ces rabais ne s'appliquent pas à l'ensemble des assurés d'une même classe et imposent des conditions plus restrictives, il en résulte que la tarification peut varier à l'intérieur d'une même classe d'assurés.

Les rabais sont privilégiés par les assureurs dans le contexte d'un marché très concurrentiel où les révisions de tarifs sont fréquentes. Par l'entremise des rabais, les assureurs peuvent réagir plus rapidement aux conditions du marché et à la compétition en révisant leur tarification et ils peuvent le faire de façon sélective.

CHAPITRE 4

LE MARCHE DANS SON ENSEMBLE

Le marché de l'assurance automobile ne comprend pas que les véhicules des particuliers. En fait, selon la Loi sur l'assurance automobile du Québec, le terme automobile se définit comme suit: "tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics mais non sur les rails". Le terme automobile est donc pris au sens large.

Nous analyserons, dans ce chapitre, la plupart des éléments composant ce marché. Les statistiques dont nous disposons pour l'analyser le divisent en plusieurs catégories dont les principales sont les suivantes (1): voitures de tourisme, véhicules utilitaires, camions, formulaires des garagistes, motocyclettes de tourisme, agriculteurs, taxis & limousines et autobus. Ci-après, suit une brève description de chacune de ces catégories.

Voitures de tourisme: véhicules des particuliers;

Véhicules utilitaires: véhicules (camions ou automobiles) servant à des fins commerciales;

Camions: camions interurbains et camions non interurbains dont le genre d'affaires se retrouve dans les catégories suivantes: garage, fabricants, marchands d'automobiles et non propriétaires;

---

(1) Les catégories auxquelles nous faisons référence figurent dans le rapport statistique sur l'assurance automobile publié par le Groupement des assureurs automobiles.

Formulaires des garagistes: protection dont se prévalent les garagistes pour les dommages qui pourraient être causés par la collision ou par certains risques spécifiés dans le contrat aux véhicules qui leur sont confiés ou à ceux qu'ils possèdent;

Motocyclettes de tourisme: comprend aussi bien les bicyclettes motorisées, les scooters et les voiturettes que les motos;

Agriculteurs: voitures de tourisme dont le propriétaire est un exploitant agricole;

Taxis et Limousines: véhicules servant au transport payant des passagers;

Autobus: comprend les autobus privés, scolaires et publics.

Chacune de ces catégories a ses caractéristiques, un niveau différent de concurrence et de rentabilité, une façon particulière d'établir la tarification, etc... Nous tenterons au cours de ce chapitre d'en faire ressortir les principaux éléments.

Aperçu général

Nous parlerons d'abord de l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec. C'est un marché fort compétitif où cent soixante-quatorze assureurs ont un permis d'exercer et où cent trente-quatre s'en prévalent. Dorénavant au cours de ce chapitre, nous considérerons comme assureur celui dont nous pouvons obtenir des statistiques d'expérience

de façon distincte. Ce qui veut dire qu'un groupe d'assureurs qui ne rapportent pas ses statistiques de façon séparée pour chaque assureur mais seulement de façon globale, pour le groupe, sera considéré comme un seul assureur.

Le plus important assureur automobile détenait en 1985, environ 9% des primes perçues par l'ensemble des assureurs. Un total de onze assureurs se partageaient environ 50% des primes perçues dans l'ensemble du marché, soit 540 M$. Le nombre d'assureurs importants est donc suffisamment grand pour assurer une très bonne concurrence. Pour avoir une meilleure idée du marché, on peut dire aussi que pour réunir 75% des primes perçues, il faut vingt-deux des plus gros assureurs.

L'assiette de primes perçues au Québec a légèrement fluctué au cours des dernières années. Le montant de ces primes est passé de 1 050 millions $ en 1982 à 1 040 M$ en 1983 puis à 990 M$ en 1984 à finalement 1 070 M$ en 1985. Après avoir atteint un niveau relativement bas en 1984 et au début de 1985, la tendance des dernières statistiques est maintenant à la hausse. D'un autre côté, on s'aperçoit que le montant des sinistres et des frais de règlement des sinistres n'a pas cessé d'augmenter depuis 1983, passant de 605 M$ à 720 M$ en 1984 à 905 M$ en 1985. Ceci a créé un déséquilibre entre le niveau de primes perçues et le niveau des prestations déboursées. Le rapport sinistres et frais de règlement/primes nous en donne une bonne idée.

Le rapport sinistres et frais de règlement/primes, comme son nom l'indique, est le résultat de la division du montant des sinistres et des frais de règlement des sinistres par le montant des primes acquises au cours de la période concernée. C'est le pourcentage de la prime qui a servi à payer les sinistres. Les assureurs ont cependant d'autres dépenses qui ne sont pas incluses dans le montant des sinistres et des

frais de règlement des sinistres; par exemple, le taux des commissions, les frais d'administration et les taxes, permis et cotisations qu'ils doivent verser. Ces frais étaient de l'ordre de 27% des primes perçues pour l'ensemble des assureurs faisant affaires en assurance automobile au Québec en 1985. Le ratio d'exploitation d'un assureur est la somme du rapport sinistres et frais de règlement/primes et du rapport autres dépenses/primes. Un autre facteur doit être pris en considération si l'on veut analyser correctement la situation, il s'agit des revenus d'intérêt que les assureurs font sur les primes versées en début de période d'assurance par l'ensemble des assurés. C'est pourquoi un ratio d'exploitation légèrement au-delà de 100% (un rapport sinistres et frais de règlement/primes d'un peu plus de 73%), permet encore aux assureurs d'exercer de façon rentable.

Pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec, on a constaté une augmentation du rapport sinistres et frais de règlement/primes au cours des dernières années. Celui-ci est passé de 58% en 1983 à 72% en 1984, puis finalement à 88% en 1985. Au premier semestre de 1986, ce niveau a connu une baisse, passant de 92% au deuxième semestre de 1985, à 88%. La tendance semble donc être à la baisse, mais pas encore de façon très significative pour 1986. Cette baisse était à prévoir, car les assureurs ne peuvent supporter très longtemps un ratio aussi élevé. On peut donc s'attendre à une baisse plus significative du rapport sinistres et frais de règlement/primes pour 1987 dû à la tendance à la hausse des primes souscrites.

Ceci nous permet d'affirmer sans trop craindre de se tromper que tout ne va pas pour le mieux présentement dans le monde de l'assurance automobile au Québec pour les assureurs. Un rapport sinistres et frais de règlement/primes de 88% ne permet pas à l'ensemble des assureurs de couvrir leurs frais d'exploitation, ce qui oblige la majorité d'entre eux à fonctionner à perte. Les statistiques du premier semestre de 1986

confirment que les assureurs ont commencé à réagir au manque à gagner. Leur situation ne devrait cependant pas s'améliorer beaucoup pour l'année 1986. D'autre part, on peut noter que l'ensemble des assureurs a, au cours de la période de cinq ans allant du deuxième semestre de 1981 au premier semestre de 1986 inclusivement, un rapport sinistres et frais de règlement/primes de 73%, ce qui leur a certainement permis de réaliser de bons profits durant cette période.

Voitures de tourisme

Procédons maintenant à l'analyse de chacune des catégories de l'assurance automobile. Nous commencerons par la catégorie "voitures de tourisme", qui représente plus de 80% des primes perçues pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec, soit 870 M$. Ce pourcentage nous montre l'importance de cette catégorie dans le marché et explique la grande concurrence qui y règne. On ne peut donc pas nier que les résultats de cette catégorie soient intimement liés à ceux de l'ensemble des véhicules.

Le plus gros assureur en importance ne détenait, en 1985, qu'environ 8% des primes perçues par l'ensemble des assureurs dans cette catégorie. De plus, il fallait onze des plus gros assureurs pour regrouper environ 50% de ces primes. Et, comme pour tous les véhicules combinés, si l'on veut regrouper 75% des primes perçues en 1985, on se doit de réunir les vingt-deux plus gros assureurs, ce qui fait autant d'assureurs potentiels susceptibles d'influencer le marché.

Le montant des primes perçues a diminué de 1982 à 1984, alors que le nombre de véhicules assurés a augmenté depuis 1982. Ceci a eu pour résultat de faire fléchir le niveau de la prime brute moyenne pour

l'ensemble de l'industrie, laquelle a cependant repris la pente ascendante au deuxième semestre de 1985. On définit ici le terme prime brute moyenne comme étant le rapport des primes totales acquises par rapport au nombre total d'années véhicules, et ce, au cours d'une période donnée.

Du côté des sinistres, on constate, que le nombre de sinistres et le montant des sinistres et des frais de règlement ont tous deux connu une période relativement stable en 1982 et 1983, mais ont connu des augmentations importantes en 1984 et en 1985. Le coût moyen des sinistres a aussi connu la même tendance pour atteindre, en 1985, son niveau maximum des cinq dernières années.

En conséquence, le rapport sinistres et frais de règlement/primes a connu deux hausses successives importantes, passant de 57% en 1983 (52% au premier semestre de 1983) à 90% en 1985 (94% au dernier semestre de 1985).

Les statistiques du premier semestre de 1986, nous montrent un rapport sinistres et frais de règlement/primes de même niveau environ qu'au dernier semestre de 1985. Il faut cependant être prudent dans l'interprétation de ce résultat. Nous nous rappellerons qu'au premier semestre de 1986, nous avons connu une tempête de grêle qui a causé des dégats considérables en assurance automobile. Ceci a eu pour effet direct de faire augmenter de façon importante le nombre de sinistres, et du même coup, le montant des sinistres et de leurs frais de règlement. Les résultats du premier semestre de 1986 permettent donc de croire que la tendance est à la baisse pour ce qui est du rapport sinistres et frais de règlement/primes. Cette baisse ne se fera pas sentir de façon importante en 1986 mais pourrait paraître davantage en 1987. Ce sera principalement le fruit des hausses de primes que nous avons connues.

La catégorie d'assurance "voitures de tourisme" ne se porte pas très bien par les temps qui courent, comme nous venons de le constater. Un rapport sinistres et frais de règlement/primes de plus de 90% au dernier semestre de 1985 et au premier semestre de 1986 ne permet pas aux assureurs de couvrir leurs frais d'exploitation et entraîne, pour plusieurs d'entre eux des pertes d'exploitation dans cette catégorie d'assurance. On peut cependant constater une tendance à un certain redressement de la situation, tendance qui devrait se matérialiser davantage en 1987 qu'en 1986. Si l'on observe la situation sur une période plus longue on constate qu'elle est loin d'être aussi dramatique que l'on pourrait le croire. Pour la période de cinq ans allant du deuxième semestre de 1981 au premier semestre de 1986 inclusivement, le niveau de rentabilité des assureurs dans l'ensemble a été bon. On a observé qu'un rapport sinistres/ primes de 74% a été maintenu au cours de cette période et ce malgré les déboires éprouvés depuis la fin de 1984 jusqu'au début de 1986 inclusivement.

Véhicules utilitaires

La catégorie "véhicules utilitaires" représente un peu moins de 8% des primes totales perçues en assurance automobile, soit 89 M$. Le potentiel de primes que les assureurs peuvent aller chercher est dans ce cas beaucoup moindre que pour les voitures de tourisme. Il y a donc moins d'intérêt pour les assureurs à percer dans ce marché. Les deux plus gros assureurs détenaient chacun environ 16% du marché en 1985. Les cinq plus gros détenaient un peu plus de 50% et il faillait douze des plus gros pour détenir 75% des primes perçues dans cette catégorie. Le nombre des principaux intervenants dans ce marché est donc moindre que dans la catégorie des voitures de tourisme. On peut aussi observer ce fait à l'aide du rapport sinistres et frais de règlement/primes de la période de cinq ans allant du deuxième semestre de 1981 au premier semestre de 1986, celui-ci n'est que d'environ 69%. C'est donc dire que cette période a été fort profitable pour la plupart des assureurs.

Le nombre de véhicules assurés a connu une certaine stabilité en 1981, 1982 et 1983. Cependant on peut observer une tendance à la hausse depuis 1983. De son côté, le niveau des primes a fluctué différemment au cours de cette période mais la tendance à la hausse des dernières années (depuis 1984) semble aussi se confirmer. Le niveau de la prime brute moyenne a, quant à lui, atteint au premier semestre de 1985 son niveau le plus bas depuis 1981. La tendance est à la hausse depuis ce temps, ce que vient confirmer les statistiques du premier semestre de 1986.

Le nombre de sinistres ainsi que le montant des sinistres et de leurs frais de règlement n'ont pas cessé d'augmenter depuis au moins 1982, et la tendance va dans le même sens pour 1986. Le coût moyen des sinistres par véhicule assuré n'a aussi connu que des augmentations depuis 1982, dont l'une d'environ 10% en 1985.

Le rapport sinistres et frais de règlement/primes nous permet de mieux voir l'effet combiné de ces facteurs. Celui-ci, après avoir connu une stabilité à un niveau fort bas d'environ 60% en 1982 et 1983, a connu des augmentations successives en 1984 et 1985, où il est passé à 68% puis à 77%.

L'augmentation de 1984 a ramené ce taux à un niveau un peu plus raisonnable tout en permettant encore une bonne rentabilité aux assureurs. En 1985, l'augmentation a fait monter ce taux à un niveau un peu élevé, mais pas du tout comparable aux problèmes qu'a connu la catégorie "voitures de tourisme" au cours de cette même période. Les résultats du premier semestre de 1986 laissent présager une légère baisse à ce niveau, qui ramènerait les affaires de la catégorie "véhicules utilitaires" à un très bon niveau de rentabilité.

Cette catégorie d'assurance a été, au cours des dernières années, plus rentable que la catégorie voitures de tourisme qui peut très bien servir ici de catégorie de référence, étant donné qu'elle représente plus de 80% des primes totales perçues en assurance automobile au Québec. La situation n'était peut-être pas idéale pour les assureurs en 1985 mais elle était tout à fait acceptable. La tendance à la baisse du rapport sinistres et frais de règlement/primes pour 1986 devrait leur avoir permis de revenir au niveau de rentabilité de 1984.

Camions

La catégorie "camions" représentait, en 1985, 2,3% des primes perçues dans le marché de l'assurance automobile au Québec, soit 23 M$. Peu d'assureurs se spécialisent dans cette catégorie. Le plus gros assureur détenait 19% du marché en 1985 et les deux plus gros détenaient à eux seul 31% des primes perçues par l'ensemble des assureurs dans ce secteur pour cette même année. Il ne fallait d'ailleurs que quatre des plus gros assureurs pour obtenir plus de 50% des primes perçues, ce qui nous montre bien le peu d'intervenants pouvant influencer le marché.

Le niveau des primes de cette catégorie de l'assurance automobile n'a pas tellement fluctué au cours des dernières années. Par contre, le montant des sinistres et des frais de règlement des sinistres a beaucoup fluctué, et pas toujours dans le même sens que le nombre de sinistres. L'année 1985 a connu la plus grande variation à ce niveau, ce montant ayant chuté de 33% par rapport à 1984.

En ce qui concerne le rapport sinistres et frais de règlement/primes, après avoir connu une bonne année en 1982, les assureurs ont connu des moments plus difficiles en 1983 et 1984. Par contre, en 1985, les affaires dans cette branche de l'assurance automobile ont été très

rentables avec un rapport sinistres et frais de règlement/primes de 61% seulement. Ceci donne finalement un rapport sinistres et frais de règlement/primes de 75% pour les quatre dernières années combinées (1982, 1983, 1984 et 1985). Ce taux semble bon pour cette catégorie d'assurance, car tout laisse croire que les frais d'exploitation de ce secteur seraient plus bas que pour l'ensemble des véhicules combinés, donc plus bas que 27%. En fait, les frais d'exploitation des dix plus gros assureurs de cette catégorie, pondérés par leur part de marché donnent un résultat d'environ 22%; ce qui viendrait confirmer nos dires. Cette catégorie a connu dans son ensemble au cours des années 1982 à 1985 inclusivement un bon niveau de rentabilité, et ce malgré les deux années plus difficiles de 1983 et 1984.

Formulaires des garagistes

En 1985, la catégorie "formulaires des garagistes", tout comme la précédente, représentait environ 2,3% du marché de l'assurance automobile au Québec, soit 24 M$. Le plus gros assureur de cette catégorie détenait environ 13% des primes perçues en 1985. De plus, il fallait regrouper les six plus gros assureurs pour obtenir environ 55% des primes du marché, ce qui est peu.

Le niveau des primes perçues a fluctué quelque peu au cours des dernières années, mais c'est en 1985 qu'on a connu la plus forte variation, soit une augmentation d'environ 15%. Du côté des sinistres, on constate que le montant des sinistres et des frais de règlement des sinistres, après avoir atteint un niveau très bas en 1983, a augmenté de façon importante en 1984 pour connaître une nouvelle hausse en 1985.

L'effet combiné de ces deux éléments, comme le démontre le rapport sinistres et frais de règlement/primes, a été très instable au cours des années 1982, 1983, 1984 et 1985. En 1982, il est à un bon niveau, mais il connaît une baisse notoire en 1983 pour ensuite remonter de façon importante en 1984 et conserver ce niveau élevé en 1985.

Les assureurs ont donc connu des moments plutôt difficiles dans cette catégorie d'assurance automobile en 1984 et 1985. On peut donc s'attendre pour 1986 à une hausse du niveau global des primes qui permettrait aux assureurs d'obtenir de meilleurs résultats. Il est aussi à remarquer les très grands écarts de rentabilité de cette catégorie; à titre d'exemple, de 1983 à 1984 le rapport sinistres et frais de règlement/primes est passé de 56% à 83%. On constate également que ce rapport a été de 74% pour les quatre dernières années combinées (1982 à 1985 inclusivement). Ce niveau est similaire à celui de la catégorie "voitures de tourisme" et permet aux assureurs de maintenir un bon niveau de rentabilité.

Motocyclettes de tourisme

Passons maintenant à la catégorie "motocyclettes de tourisme". Cette catégorie représente environ 2% du marché de l'assurance automobile, soit 21 M$. Le potentiel de primes que les assureurs peuvent aller chercher est faible. Les assureurs n'ont donc pas grand intérêt à se livrer une concurrence trop vive.

En 1985, l'assureur le plus important de ce marché détenait environ 38% des primes perçues. De plus, les deux plus gros assureurs, à eux seuls, détenaient cette même année près de 48% des primes perçues dans ce marché. Il s'agit donc d'un secteur d'assurance très peu compétitif.

Ce marché est en pleine expansion, le nombre de motocyclettes assurées n'a pas cessé d'augmenter depuis 1981. Bien entendu, le niveau de primes perçues a augmenté en conséquence de 1981 à 1984. Il est cependant resté stable en 1985, et ce malgré l'augmentation du nombre de véhicules assurés.

Du côté des sinistres, on constate que le nombre de sinistres et le montant des sinistres et des frais de règlement des sinistres ont tous deux augmenté de façon relativement constante au cours des dernières années. Ces augmentations semblent d'ailleurs raisonnables, si l'on considère l'augmentation du nombre de motocyclettes assurées au cours de cette même période.

Ceci nous amène à parler de la prime brute moyenne et du coût moyen des sinistres par véhicule assuré. La prime brute moyenne a diminué en 1984 et 1985, après avoir atteint un plateau en 1982 et 1983. Quant au coût moyen des sinistres par véhicule assuré, il a varié en sens inverse de la prime brute moyenne, après avoir atteint un niveau relativement bas en 1982 et 1983, il a augmenté en 1984 et 1985.

Les affaires, pour ce qui est de cette catégorie d'assurance, ont par le fait même été très rentables pour les années 1982 et 1983 avec un rapport sinistres et frais de règlement/primes de 61% et 59% respectivement. L'année 1984 a aussi été rentable (rapport sinistres et frais de règlement/primes de 68%) et seule l'année 1985 a été difficile pour un bon nombre d'assureurs (rapport sinistres et frais de règlement/ primes de 82%).

Le rapport sinistres et frais de règlement/primes pour la période allant de 1982 à 1985 inclusivement a été, conséquemment, d'environ 68%.

Au cours de cette période, cette catégorie a donc été plus rentable que la catégorie voitures de tourisme.

Agriculteurs

La catégorie "agriculteurs" est une catégorie particulière, car il s'agit ici de voitures de tourisme qui bénéficient d'un statut particulier relié à l'occupation du propriétaire.

Cette catégorie représente environ 1% des primes perçues dans le marché de l'assurance automobile au Québec, soit 9 M$. La concurrence ne semble pas très intense car les trois plus gros assureurs se partageaient, en 1985, 53% des primes perçues dans ce secteur.

Au cours des quatre dernières années, le nombre de véhicules assurés est resté à un niveau relativement stable. Quant au niveau des primes souscrites, il a baissé constamment depuis 1982, mais la tendance pour 1986 est cependant à la hausse.

Du côté des sinistres, on observe une hausse de leur nombre pour cette même période et, par le fait même une hausse du montant des sinistres et des frais de règlement des sinistres. Les résultats du premier semestre de 1986 laissent présager une certaine stabilisation de ces résultats pour l'année entière.

Il est aussi possible d'observer une baisse continuelle de la prime brute moyenne depuis 1983 et, du même coup, une augmentation des coûts moyens des sinistres par véhicule assuré depuis 1982. Les tendances pour 1986 semblent être à l'inverse.

Grâce au rapport sinistres et frais de règlement/primes, on peut mieux observer l'effet combiné de ces facteurs. Les assureurs oeuvrant dans cette catégorie au Québec ont fait de très bons profits en 1982 et 1983, 1984 a été aussi une bonne année et ce n'est qu'en 1985 que la situation a été difficile. En regardant les résultats du premier semestre de 1986, on s'aperçoit que la situation semble sous contrôle de la part des assureurs et que tout devrait rentrer dans l'ordre sous peu. De façon plus générale, les affaires dans cette catégorie d'assurance pour la période allant du deuxième semestre de 1981 au premier semestre de 1986 ont été meilleures pour les assureurs que celles de la catégorie voitures de tourisme. Les résultats ont donné un rapport sinistres et frais de règlement/primes global de 65% pour cette période, ce qui a permis aux assureurs de faire de bons profits.

Taxis et limousines

La catégorie "taxis et limousines" représente un peu moins de 1% du marché de l'assurance automobile au Québec, soit 9 M$. La concurrence dans ce secteur semble très faible étant donné que le plus gros assureur de cette catégorie détenait en 1985, environ 70% des primes perçues; les deux plus gros assureurs détenaient à eux seuls environ 90% du marché. Contrairement à ce que l'on aurait pu s'attendre vu le peu de concurrence dans ce marché, le rapport sinistres et frais de règlement/primes semble élevé. Pour la période de quatre ans allant de 1982 à 1985, ce ratio est d'environ 83%. Cependant, les frais d'exploitation des dix plus gros assureurs de cette catégorie, pondérés par leur part de marché, donnent un résultat d'environ 17%. Ceci démontre clairement que les frais d'exploitation associés à cette catégorie sont moins élevés que pour l'ensemble de l'assurance automobile. Un taux de frais d'exploitation de 17% serait probablement approprié et donnerait un ratio d'exploitation aux alentours de 100%, ce qui représente un bon niveau de rentabilité pour les assureurs, comme nous l'avons démontré précédemment.

Le niveau des primes a beaucoup fluctué au cours des dernières années. Après avoir atteint un niveau élevé en 1982 et connu des baisses d'importance en 1983 et 1984, ce niveau s'est finalement haussé de façon fort significative en 1985, sans toutefois atteindre les résultats de 1982.

Du côté des sinistres, on peut observer une diminution importante du nombre des sinistres de 1982 à 1983, ce nombre a ensuite augmenté en 1984 de même qu'en 1985. Le montant des sinistres et des frais de règlement des sinistres a aussi suivi cette tendance. Les primes et les sinistres n'ont donc pas toujours fluctué dans le même sens, ce qui provoque des soubresauts dans le rapport sinistres et frais de règlement/primes.

Au cours des quatre dernières années, on constate en effet que le rapport sinistres et frais de règlement/primes s'est situé à un niveau relativement normal en 1982 et 1984 pour cette catégorie d'assurance, même si le ratio de 1984 peut sembler un peu élevé à 88%, alors que celui de 1982 était à 84%. Le niveau de l'année 1983 a été bas et a permis aux assureurs de réaliser de bons profits. Par contre, l'année 1985 a été désastreuse avec un rapport sinistres et frais de règlement/primes de 97%. Dans son ensemble, les assurés de ce secteur semblent bénéficier de très bons taux de primes, malgré l'offre d'assurance plutôt faible qui prévaut. Leur pouvoir de négociation en tant que groupe n'est sans doute pas étranger à cette situation.

Autobus

La catégorie "autobus" représente moins de un demi de un pourcent du marché de l'assurance automobile au Québec, soit 4 M$ et comme, dans

la catégorie précédente, l'offre d'assurance est faible. Le plus gros assureur détenait en 1985, 44% des primes perçues; les deux plus gros détenaient environ les deux tiers des primes perçues et les trois plus importants détenaient à eux seuls environ 80% de ces primes. Le nombre d'intervenants pouvant influencer le marché de façon concrète est donc très restreint.

Le niveau des primes fluctue relativement peu et ces fluctuations semblent aller dans le même sens que les coûts. On remarque aussi que le nombre de sinistres est relativement bas et fluctue aussi dans le même sens que le niveau des primes. En 1984, ce niveau était à son plus bas depuis les quatre dernières années (1982, 1983, 1984 et 1985). Le montant des sinistres et des frais de règlement des sinistres a aussi atteint son niveau le plus bas en 1984.

Le rapport sinistres et frais de règlement/primes de cette catégorie fluctue de façon moins importante que dans les autres catégories de l'assurance automobile. Ce ratio a toujours été à un bas niveau, sauf peut être pour l'année 1983 où son niveau était plus raisonnable. Ceci en fait donc une catégorie d'assurance fort rentable pour la période de quatre ans allant de 1982 à 1985 inclusivement, et ce grâce à un rapport sinistres et frais de règlement/primes de 65%. La tarification semble se faire sur la base d'un certain partage des risques entre l'assureur et l'assuré, ce qui expliquerait la stabilité du rapport sinistres et frais de règlement/primes au cours de cette période.

Cette catégorie a donc été plus rentable que la catégorie "voitures de tourisme" au cours des dernières années pour les assureurs et cela ne devrait pas changer sous peu si l'on compare les deux catégories sur une période suffisamment longue et si l'on se fie à la grande stabilité des résultats obtenus au cours des dernières années.

Sommaire

Le tableau 14 de la page suivante résume ce qui s'est passé dans le marché de l'assurance automobile au Québec au cours des dernières années.

Critères de base du calcul de la prime

Maintenant que nous avons fait le portrait de la situation de l'assurance automobile au Québec, nous allons décrire brièvement, pour chacune des catégories, les critères servant de base au calcul de la prime.

En général, les critères de classification qui servent de base au calcul de la prime se ressemblent forts d'une catégorie à l'autre. Les critères de la catégorie "voitures de tourisme" ont été discutés en détails au chapitre précédent, c'est pourquoi la classification des assurés dans chaque catégorie ne sera que brièvement décrite. Le but de cette section n'est pas d'expliquer de façon exhaustive la méthode de tarification de chaque catégorie, mais bien de permettre au lecteur de se faire une idée des critères qui influençent la prime.

Il est utile ici de se rappeler que la tarification des voitures de tourisme est basée principalement sur le territoire de classification, la classe de l'assuré, le dossier de conduite, le groupe de tarification du véhicule et qu'à cela s'ajoute des rabais de toutes sortes.

TABLEAU 14

TABLEAU RECAPITULATIF DES RESULTATS DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC PAR TYPE DE VEHICULE

Catégories d'assurance Automobile	Part de marché de chacune de ces catégories %	Nombre d'intervenants*	Part de marché atteinte** %	Rapport sinistres et frais de règlement/primes 1982 %	1983 %	1984 %	1985 %	1982/1985 %
Voitures de toursime	82	11	50	62	57	71	91	70
Véhicules utilitaires	8	5	52	62	61	68	77	67
Camions	2	4	53	67	88	88	61	75
Formulaires des garagistes	2	6	55	72	56	83	85	74
Motocyclettes de tourisme	2	2	48	61	59	68	82	68
Agriculteurs	1	3	53	49	52	69	88	63
Taxis et Limousines	1	1	71	84	64	88	97	83
Autobus	0,5	1	44	68	72	59	61	65

* Nombre d'assureurs contrôlant une part importante du marché.

** Part du marché de ces assureurs.

Ces critères sont à la base de toute tarification en assurance automobile; c'est pourquoi nous les retrouvons dans plusieurs catégories de véhicules.

La tarification de la catégorie "véhicules utilitaires" est en général basée sur le territoire où le véhicule sera principalement utilisé, sur le dossier de conduite, sur le groupe de tarification et sur le genre d'utilisation du véhicule. Pour déterminer le groupe de tarification, on se base sur le coût du véhicule à l'état neuf et sur l'année du modèle. Le genre d'utilisation est relié directement à la vocation du véhicule, selon, par exemple, qu'il servira à une brasserie, à un épicier ou encore aux journaux. De plus on peut obtenir différents niveaux de franchises pour les garanties autres que la responsabilité civile, ce qui influe sur la prime.

La tarification de la catégorie "camions" se fait de la même façon que celle des véhicules utilitaires. Dans les faits, cette catégorie est incluse dans celle des véhicules utilitaires et seul le genre d'utilisation ou encore la distance à parcourir classe ces véhicules dans une catégorie plutôt que dans l'autre.

Les critères de classification pour la catégorie "formulaires des garagistes" sont les suivants: le premier critère est le territoire où le garage assuré se situe; le deuxième est le type de garage assuré, s'agit-il d'un garage de réparations d'automobiles, d'une station- service, d'un établissement de lavage automatique, d'un parc de stationnement ou encore d'un garage de remisage; le troisième et dernier critère utilisé est fonction du nombre d'employés et du nombre de véhicules immatriculés.

La catégorie "motocyclettes de tourisme" a généralement une tarification basée sur le territoire, le dossier de conduite, l'âge du conducteur principal, la valeur et la cylindrée de la motocyclette. Dans la plupart des cas, les territoires du Québec sont divisés en deux types que certains assureurs nomment urbains et ruraux. Le dossier de conduite n'est aussi divisé qu'en deux, les conducteurs qui ont un dossier 0 et les autres. On divise généralement le critère âge en 4, 5 ou 6 catégories différentes. Pour ce qui est de la valeur du véhicule, certains assureurs ne tiennent compte que de la valeur à l'état neuf, alors que d'autres retiennent aussi l'année du véhicule afin de tenir compte de la valeur marchande dudit véhicule.

Pour ce qui est de la catégorie "agriculteurs", la tarification est la même que celle des voitures de tourisme, à laquelle on ajoute un rabais dû à l'occupation pour certaines classes particulières d'assurés. Certains assureurs possèdent même des classes propres aux agriculteurs.

La catégorie "taxis et limousines" base, quant à elle, sa tarification sur le territoire, sur le dossier de conduite dont certains assureurs en utilisent seulement deux, le dossier 3 et les autres, et sur le groupe de tarification du véhicule.

Finalement, les critères de classification pour la catégorie "autobus" sont les suivants: premièrement le territoire; deuxièmement le dossier de conduite; puis, troisièmement le nombre de places assises; quatrièmement la distance à parcourir; et pour terminer le groupe de tarification, qui est basé sur le prix du véhicule à l'état neuf et sur l'année du modèle.

Constatations

Comme on peut le constater, trois critères de classification reviennent dans chacune des catégories de l'assurance automobile. Ces critères sont le territoire, le dossier de conduite et le groupe de tarification du véhicule; ce sont les trois critères qui ont reçu le moins de critiques au cours des dernières années. Il est sans doute possible de baser une tarification automobile sur des critères non discriminatoires. Il serait fort intéressant de voir les assureurs améliorer ces critères de façon à les rendre davantage crédibles.

D'ailleurs, les assureurs tentent actuellement d'améliorer le critère "territoire". Le Plan statistique du Québec a vu son nombre de zones statistiques passer de 11 à 20 au cours des dernières années, ce qui procurera un outil de plus pour améliorer ce critère. Pour ce qui est du dossier de conduite, comme on l'a souligné au chapitre précédent, beaucoup de chemin reste à faire pour l'améliorer. Le groupe de tarification des véhicules assurés pourrait aussi être amélioré afin de refléter plus adéquatement l'expérience propre à chaque type de véhicule. Ce critère est en constante évolution. Il ne serait donc pas très difficile d'orienter cette évolution dans la direction désirée.

Il serait donc sans doute possible d'établir une tarification fort adéquate sur la base des principaux critères dont nous venons de discuter, celle-ci serait ainsi constituée de critères plus difficilement contestables. Une telle tarification serait certainement tout aussi efficace, tout aussi justifiable et au moins tout aussi équitable que celle que nous connaissons en ce moment.

CHAPITRE 5

LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION PRATIQUEE A LA FIN DE 1986

En assurance automobile, l'assuré paie une prime pour une protection future dont le prix de revient n'est pas connu à l'avance; le coût de cette protection se précise au fur et à mesure que le temps s'écoule depuis l'émission de la police. Ainsi, si l'on veut établir un tarif ou en vérifier le fondement, il est nécessaire d'estimer les coûts futurs qui s'en dégageront du fait de l'émission de polices en vertu de cette tarification. C'est ce qui sera fait à la première section de ce chapitre en ce qui concerne les polices émises en 1986.

On évaluera ensuite le niveau moyen des primes exigées par les assureurs selon la tarification pratiquée à la fin de 1986. C'est ce niveau moyen des primes qui sert à évaluer le fondement de cette tarification. Il permet également de faire ressortir les écarts dans les primes entre assureurs.

Enfin, dans la dernière section de ce chapitre, il sera question du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de l'année 1986. On comparera alors le niveau moyen des primes à l'estimation des coûts pour les polices qui seront émises en vertu de cette tarification. Ces coûts et ces primes auront été établis, tel que mentionné ci-haut, aux deux premières sections de ce chapitre.

Il convient ici de noter que l'analyse effectuée dans ce chapitre ne porte que sur la catégorie des voitures de tourisme.

5.1 L'estimation des coûts des polices émises en 1986

L'exercice qu'on doit faire, en premier lieu, pour atteindre les fins précitées, est d'estimer le coût moyen de l'ensemble des tarifications pratiquées par les assureurs à la fin de 1986. Malgré que les dates d'entrée en vigueur de ces tarifications varient selon l'assureur, cela revient à l'estimation des coûts de l'année d'assurance 1987, puisque la date moyenne d'entrée en vigueur de ces manuels de tarifs pour l'ensemble des assureurs est vers le début de juillet 1986.

En effet, si on fait référence à la définition donnée au chapitre 2, il s'agit des coûts pour l'ensemble des polices émises ou renouvelées sur une période d'un an, à compter du 1er juillet 1986.

L'estimation des coûts de l'année d'assurance 1987 est produite à partir d'une projection de ceux de l'année d'assurance 1985. Ces dernières statistiques, sur la même base dans le passé que les coûts projetés, sont les plus récentes publiées par le B.A.C..

La projection effectuée s'étend donc sur deux années d'assurance et elle implique l'estimation de sinistres qui surviendront éventuellement jusqu'en juin 1988, puisque des polices auront été émises ou renouvelées au premier semestre de 1987 à partir des manuels de tarifs mis en vigueur par les assureurs en 1986. Précisons que la projection qui est faite présuppose que les manuels de tarification demeureront en vigueur pour une durée d'un an.

L'estimation des coûts futurs est en grande partie une question de perspectives et d'hypothèses. En effet, l'exercice de projection doit

apprécier séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres, soit la fréquence des sinistres et leur coût moyen.

On dispose d'indications relativement précises sur l'évolution du coût des sinistres jusqu'au premier semestre de 1986. Au delà de cette date, surtout pour l'année 1987, l'exercice de prévision est plus délicat et peut amener, éventuellement, des résultats plus imprécis.

L'évolution de la fréquence et du coût moyen des sinistres est influencée par des facteurs d'ordre sociaux, économiques, technologiques et autres dont la prévision est difficile ou, tout à fait impossible, comme dans le cas des conditions climatiques. Qu'on pense seulement à la tempête de grêle survenue en mai 1986 dans la région de Montréal.

Devant ces considérations, voyons donc quelles sont les perspectives et hypothèses qui ont été retenues quant à l'évaluation des coûts reliés à la tarification pratiquée en 1986.

Fréquence des sinistres

Comme on peut le voir au tableau 4 du chapitre 2, la fréquence des sinistres fut en hausse en 1984 et 1985. Par ailleurs, en examinant les statistiques sur les accidents d'automobiles au Québec publiées par la Régie de l'assurance automobile, on constate que le nombre d'accidents a lui aussi augmenté de 1984 à 1985, soit de 12%.

L'augmentation dans le nombre d'accidents pour l'année 1985 était une suite logique de la situation qui avait prévalu à cet égard un an

plus tôt. Le nombre d'accidents s'était également accru de 12% en 1984, alors qu'un contexte économique plus favorable avait propulsé fortement à la hausse les ventes de véhicules neufs depuis 1983.

Il faut souligner ici qu'en 1984, l'augmentation du nombre d'accidents d'automobiles était le reflet d'un plus grand nombre de véhicules dans le parc automobile, mais surtout d'une fréquence d'accidents plus élevée.

Malgré une hausse équivalente du nombre d'accidents en 1985, alors que continuaient de se manifester les effets de la reprise économique, on a pu constater une hausse plus modérée de la fréquence; l'accroissement du nombre de véhicules sur la route y a joué un rôle plus important qu'en 1984 sur l'augmentation du nombre des accidents.

Au moment d'écrire ces lignes, les statistiques d'accidents d'automobiles au Québec pour 1986 révélaient une différence d'importance par rapport à l'année 1985. En effet, en premier lieu, on observe un revirement de la situation, puisque le nombre d'accidents au premier semestre de 1986 a diminué d'environ 3% relativement à la période correspondante de 1985. De plus, selon les chiffres actuellement disponibles, il semble que l'on puisse s'attendre à une baisse d'environ 2% dans le nombre d'accidents pour l'année 1986 dans son ensemble par rapport à 1985. Cela contraste assez avec les deux hausses précédentes de 12%.

Par ailleurs, les plus récentes statistiques d'expérience présentées au chapitre 2 et portant sur le premier semestre de 1986 montrent que la fréquence des sinistres des couvertures de responsabilité civile et de collision a été fortement en baisse si on la compare à celle qui prévalait au semestre correspondant de 1985. Plus précisément, cette diminution a été de 9,5% pour les deux garanties.

Il est intéressant de constater que la fréquence a varié dans le même sens et de façon équivalente pour les deux garanties. En effet, on avait assisté depuis le deuxième semestre de 1984 à une croissance plus élevée de la fréquence des sinistres en collision. Malgré qu'il soit peut-être un peu tôt pour inférer de la sorte, on peut possiblement penser que les effets à la hausse qu'avaient eu les ventes de véhicules neufs sur l'évolution de la fréquence en collision dans un contexte de reprise économique sont maintenant plus marginaux.

Cela est vraisemblable, car les ventes de véhicules neufs ont atteint un sommet en 1985. La croissance du nombre de véhicules assurés en vertu de la couverture non obligatoire de collision devrait être plus modérée à court et moyen terme. Cela est bien sûr en ligne avec le remplacement à un niveau moindre des véhicules usagés par des véhicules neufs.

On a donc vu que la baisse dans la fréquence a été significativement plus importante que celle du nombre d'accidents d'automobiles au premier semestre de 1986. On a ainsi assisté à un retour du niveau de la fréquence à un pourcentage plus raisonnable puisque les résultats de 1985 à ce titre se rapprochaient de ceux de l'année 1981.

Il semble donc, si on se fie à la récente tendance dans les résultats, que quelques acquis demeureront en ce qui concerne les habitudes et les comportements des automobilistes du fait de la récession économique du début des années 80. La fréquence des sinistres avait atteint un niveau record en 1981 avant que la récession économique ne le pousse à la baisse et qu'une conjoncture améliorée n'amorce un phénomène inverse par la suite.

Il faut toutefois souligner, et on l'a dit précédemment, que les dernières statistiques d'accidents d'automobiles afférentes au second semestre de 1986 montraient également une diminution dans le nombre d'accidents, mais moindre que celle observée au premier semestre.

Ainsi, l'année 1986 devrait donc se solder par une baisse de la fréquence des sinistres dans les garanties de responsabilité civile et de collision, mais une baisse quelque peu moindre toutefois que celle observée dans la première moitié de l'année.

Quant à la situation qui prévaudra à partir de 1987, elle est plus incertaine. Les principaux indicateurs laissent entrevoir une situation de croissance modérée pour l'ensemble de l'économie en 1987. Il est possible que la fréquence des sinistres en assurance automobile évolue en ce sens.

Dans cette optique, sur la base des statistiques et considérations précédentes, nous avons retenu comme hypothèse que la fréquence des sinistres pour les couvertures de responsabilité civile et de collision aura diminué de 5% au cours de l'année 1986. De plus, pour l'année 1987, nous anticipons des augmentations respectives de 5% et 6% pour les mêmes garanties.

Ces pourcentages, basés sur les plus récentes données disponibles, lesquelles sont compilées par année de calendrier, entraînent des diminutions du niveau de la fréquence des sinistres pour l'année d'assurance 1986 de 3% et de 2,5% respectivement pour les couvertures de responsabilité civile et de collision. De la même façon, pour l'année d'assurance 1987, on obtient des augmentations d'un peu plus de 3% et d'un peu moins de 4% respectivement pour les mêmes garanties. Les pourcentages exacts sont présentés à l'annexe 3.

C'est donc dire qu'à la fin de l'année d'assurance 1987, la fréquence se situera, grosso modo, à un niveau comparable à ce qu'elle était à la fin de l'année d'assurance 1985. Etant donné que ce niveau se rapprochera passablement de celui de l'année 1981, il ne faudrait pas anticiper des hausses subséquentes importantes dans la fréquence des sinistres. Il est possible que nous assistions alors, soit à une période de stabilité, soit à une certaine baisse dans le niveau de cette composante du coût des sinistres.

Coût moyen des sinistres

Pour ce qui est du coût moyen des sinistres, il est à prévoir qu'il aura augmenté modérément au cours de l'année d'assurance 1986. Les indications données par les récentes statistiques sur les sinistres au tableau 4 nous permettent d'en arriver à cette conclusion en ce qui concerne les couvertures de responsabilité civile et de collision.

Le premier semestre de 1986 affiche en effet des augmentations du coût moyen passablement inférieures à celle qu'a connu l'indice des prix à la consommation au cours de la même période, particulièrement pour la couverture de collision. Cela contraste avec les augmentations successives importantes qu'on a observées depuis le second semestre de 1984.

Cette situation résulte probablement du fait que l'impact de la proportion toujours croissante des véhicules de technologie nouvelle dans la composition du parc automobile s'est maintenant fait sentir en majeure partie sur les coûts des réparations. Nous avions d'ailleurs anticipé cet état de choses dans le rapport de l'an dernier.

On doit donc s'attendre à une croissance plus modérée du coût des réparations au cours de 1986 et 1987. De plus, pour 1986, comme on l'a vu au chapitre 2, on peut s'attendre à ce que les frais de règlement des sinistres en dollars connaissent également une hausse modérée en raison principalement de la baisse attendue dans la fréquence des sinistres. Le scénario pour 1987 ne devrait pas être très différent de celui de 1986, malgré une légère hausse attendue dans le niveau de la fréquence.

C'est pourquoi nous anticipons que la hausse du coût moyen des sinistres devrait se situer près du taux de l'inflation au cours des années 1986 et 1987.

Ainsi, en se référant aux mêmes bases de données que pour ce qui est de la fréquence, l'hypothèse voulant que le coût moyen des sinistres augmentera respectivement de 4% et de 3,5% pour les couvertures de responsabilité civile et de collision au cours de l'année de calendrier 1986 a été retenue. La légère différence entre les deux garanties provient du fait que l'on a considéré la croissance moindre du coût moyen de la couverture de collision au cours des six premiers mois de 1986, indiquée par les plus récentes statistiques. Enfin, nous avons fixé l'hypothèse que le coût moyen augmentera de 5% pour les deux garanties en 1987.

Pour l'année d'assurance 1986, les pourcentages retenus ci-haut amènent des augmentations du coût moyen d'un peu plus de 4,5% pour les deux garanties. De la même façon, on obtient des augmentations attendues de 4,5% et de 4% respectivement pour les couvertures de responsabilité civile et de collision au cours de l'année d'assurance 1987. Voir l'annexe 3 pour les résultats exacts obtenus.

Accident sans collision ni versement

Considérons maintenant le cas de la couverture d'accident sans collision ni versement qui doit, cette année, être traité de façon particulière. En effet, les statistiques d'expérience du premier semestre de 1986 montrent des hausses de la fréquence et du coût moyen de cette garantie de 45% et de 23% respectivement.

Dans le rapport de l'an dernier, on avait retenu des hypothèses de croissance des coûts pour cette garantie identiques à celles de la couverture de responsabilité civile. L'expérience passée avait montré que l'évolution des coûts de la couverture d'accident sans collision ni versement suivait d'assez près celle de la garantie de responsabilité, même si elle est influencée par des particularités propres, telles le feu et le vol.

Comme on l'a dit au début de ce chapitre, l'évolution des composantes du coût des sinistres est parfois influencée par des facteurs dont la prévision est difficile ou tout simplement impossible. La tempête de grêle du printemps fait partie de ce lot: toute tentative de projection des résultats effectuée l'an dernier à partir d'un schéma quelconque d'évolution des coûts observé dans le passé se sera avérée, en pratique, inutile.

Une fois réflétés entièrement les effets passagers de cet événement catastrophique dans les résultats d'expérience, l'évolution des coûts de cette garantie devrait reprendre des proportions plus raisonnables.

A partir des statistiques du premier semestre de 1986 et en supposant une augmentation de la fréquence et du coût moyen de la garantie d'accident sans collision ni versement plus modérée au second semestre, on a établi des hypothèses d'évolution de ces composantes du coût des sinistres pour les années 1986 et 1987.

Nous avons, de cette façon, retenu des augmentations respectives de 20% et de 15% de la fréquence et du coût moyen des sinistres de la couverture d'accident sans collision ni versement pour l'année de calendrier 1986. De plus, une baisse de la fréquence de cette garantie de l'ordre de 15% est à prévoir en 1987. Cela ramènera donc son niveau grosso modo à ce qu'il était en 1985. Enfin, nous avons supposé qu'au cours de l'année de calendrier 1987, le coût moyen des sinistres de cette couverture demeurera au niveau qu'il aura atteint à la fin de 1986.

Le fait de ne pas corriger partiellement à la baisse pour 1987 le niveau du coût moyen projeté pour cette couverture en 1986 témoigne d'une certaine détérioration que nous n'estimons pas passagère dans les résultats d'expérience de cette composante du coût des sinistres et qui n'a donc pas été causée uniquement par la grêle.

Ainsi, pour l'année d'assurance 1986, les hypothèses produisent des augmentations attendues d'environ 13% pour la fréquence et le coût moyen des sinistres de la couverture d'accident sans collision ni versement. Pour ce qui est de l'année d'assurance 1987, les résultats anticipés sont plutôt une diminution de la fréquence de cette garantie de 9,5% et une augmentation de son coût moyen d'un peu plus de 1%.

Résumé

Globalement, les hypothèses retenues prévoient une hausse de l'ordre de 7% du coût des sinistres pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme au cours de l'année d'assurance 1986 et une augmentation d'un peu moins de 4% au cours de l'année d'assurance 1987.

Quant aux frais d'exploitation, qui sont le complément du coût des sinistres dans les coûts totaux de l'assurance, on s'attend à ce qu'ils ne varient pas beaucoup, en proportion des primes souscrites, en 1986 et 1987. C'est pourquoi nous envisageons que ces frais compteront pour 26,4% des primes souscrites en sus des frais de règlement des sinistres, lesquels sont déjà inclus dans le coût des sinistres. Le pourcentage retenu est quelque peu supérieur à la plus récente indication disponible, soit les frais afférents à l'année 1985, et réflète surtout une rentabilité des affaires légèrement meilleure qu'en 1985.

Des informations plus détaillées sur la méthodologie utilisée ainsi qu'un résumé des principales hypothèses de projection des coûts sont présentés à l'annexe 3.

Les coûts des polices émises ou renouvelées en 1986 ont donc été ainsi estimés pour l'ensemble des assureurs et pour chaque assureur à partir de sa propre expérience, lorsque celle-ci portait sur un volume d'affaires suffisant pour garantir sa fiabilité statistique.

Les coûts estimés pour l'année d'assurance 1987 sont illustrés à la troisième section de ce chapitre.

5.2 L'évolution dans les primes moyennes exigées et les différences entre assureurs.

Le niveau des primes qu'ont payées les assurés automobilistes en 1986 a réflété les changements apportés par les assureurs à leur tarification au cours de la dernière année. Pour chaque assuré, ce niveau a également varié selon sa classification et évidemment selon l'assureur avec lequel il a fait affaires en 1986. D'autres facteurs, tels le moment de l'émission ou du renouvellement de la police et les changements apportés à la couverture ont aussi influencé l'évolution de la prime d'un assuré.

La grande majorité des assureurs de voitures de tourisme ont augmenté le niveau général de leurs tarifs en 1986, poursuivant en cela la tendance amorcée dans les derniers mois de 1985. Les modifications se sont échelonnées tout au long de l'année et le niveau de la prime d'un assuré a pu avoir été modifié en fonction des paramètres énoncés au paragraphe précédent.

L'impact des changements aux tarifs sur les primes payées par les assurés peut être évalué en comparant, pour certains types d'assurés, le niveau moyen des primes exigées par les assureurs à la fin de 1986 à celui de la fin de 1985.

Comme nous évaluerons le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1986 par garantie et territoire à la section suivante de ce chapitre, nous nous attarderons ici à illustrer la variation entre 1985 et 1986 dans les primes moyennes exigées pour les différents territoires de tarification.

Prime moyenne par garantie et territoire

La comparaison des primes moyennes exigées par territoire selon les tarifs en vigueur au 1er novembre de chacune des années est donc effectuée au tableau 15. Il s'agit des primes d'une couverture en responsabilité civile, protection obligatoire en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, et d'une couverture complète, qui comprend également les couvertures de collision et d'accident sans collision ni versement. Cette illustration est, de plus, faite à partir des primes de la classe ou du type d'assurés regroupant le plus grand nombre d'automobilistes québécois.

Les données du tableau 15, quoique démontrant des hausses dans les primes de tous les territoires de tarification en 1986, font ressortir que cette hausse dans les primes ne s'est pas appliquée de façon uniforme dans toutes les régions du Québec, tant en responsabilité civile que pour la couverture complète d'assurance des voitures de tourisme.

Ces différences dans l'évolution des primes en pourcentage par garantie et territoire sont indicatrices des tendances réflétées par les modifications apportées à la tarification. Elles indiquent les ajustements que les assureurs ont apporté à leurs tarifs au cours de la dernière année, répondant possiblement en cela à une évolution parallèle des coûts de sinistres propres à chaque couverture dans chacun des territoires de tarification.

Les plus fortes augmentations dans les primes se retrouvent dans les territoires 1 (région de Montréal) et 3 (district de Hull), tant pour la garantie de responsabilité civile que pour la couverture complète. Le territoire 10 (Beauce et Rive sud du St-Laurent) est celui où

l'augmentation enregistrée a été la plus faible, que ce soit pour la couverture de responsabilité civile uniquement ou pour les trois garanties combinées.

TABLEAU 15

PRIMES MOYENNES EXIGEES AU QUEBEC EN 1985 ET 1986 PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS POUR DIFFERENTS TERRITOIRES

Territoires	Responsabilité civile			Couverture complète		
	1985	1986	Ecart*	1985	1986	Ecart*
	$	$	%	$	$	%
1	176	193	+9.7	438	496	+13.2
2	136	143	+5.1	326	357	+ 9.5
3	155	170	+9.7	380	427	+12.4
4	120	124	+3.3	302	328	+ 8.6
5	131	139	+6.1	338	369	+ 9.2
6	143	147	+2.8	389	419	+ 7.7
7	155	160	+3.2	417	450	+ 7.9
8	153	159	+3.9	430	474	+10.2
9	125	131	+4.8	314	344	+ 9.6
10	128	130	+1.6	340	362	+ 6.5
11	145	148	+2.1	422	454	+ 7.6

* Variation en pourcentage entre 1985 et 1986.

NOTES: - Il s'agit des primes moyennes exigées d'un assuré de classe 02 possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident et conduisant un véhicule de groupe 07.

- Pour une définition des territoires, voir l'annexe 2.

Il est intéressant de noter que les trois territoires qui ont connu, au cours de la dernière année, des hausses de primes supérieures à 10% pour les trois garanties combinées, soit les territoires 1, 3 et 8 (Iles-de-la-Madeleine), avaient été, en 1985, les seuls territoires où on n'avait pas enregistré de diminution dans les primes pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme. Rappelons ici que le niveau général des tarifs avait été légèrement à la baisse entre 1984 et 1985.

Il faut voir en cela une détérioration dans l'expérience des sinistres plus importante dans ces territoires que dans les autres depuis deux ans et, possiblement en ce qui concerne la grande région métropolitaine de Montréal, une certaine correction à la hausse dans le niveau des tarifs qui n'avait pas été appliquée plus tôt en raison de la forte concurrence qui y prévaut. En effet, un contexte à la baisse dans les primes entretenu par la compétition que s'y livraient les offrants du marché était peu propice à un ajustement des tarifs à la hausse qui pouvait être indiqué par les statistiques d'expérience.

Il est toutefois important de rappeler que la plupart des assureurs reconnaissent maintenant dans leur tarification plusieurs subdivisions dans le territoire de Montréal. C'est donc dire qu'en 1986 l'évolution des primes des assurés de ce territoire se sera écartée de la moyenne présentée au tableau 15 (augmentation de 13,2% pour une couverture complète) selon la partie du territoire qu'ils habitent et les pratiques de leur assureur en matière de subdivisions territoriales. Comme on a pu le constater au tableau 9 du chapitre 3, ce sont les assurés de la zone 804 qui auront connu les plus fortes augmentations de primes en 1986; ceux de la zone 824, les plus faibles.

La situation que l'on vient d'exposer a également prévalu en 1986 dans d'autres territoires subdivisés eux aussi par beaucoup d'assureurs, tels les territoires 2, 4, 5 et 7.

Enfin, une dernière constatation ressort du tableau 15. Les augmentations de primes en responsabilité civile par territoire ont varié de 1.6% à 9.7% au cours de la dernière année. Pour une couverture complète, les chiffres comparables ont plutôt été de 6.5% et 13.2%. Dans tous les territoires sans exception, on peut noter une augmentation, supérieure en pourcentage, des primes pour la couverture complète que pour la garantie de responsabilité civile uniquement.

Il est intéressant de constater que l'augmentation la plus élevée dans les primes s'est appliquée à la couverture de collision. En effet, nous observions, dans notre rapport de l'an dernier, une déficience des primes par rapport aux coûts significativement plus importante dans cette garantie qu'en responsabilité civile ou qu'en accident sans collision ni versement. On pouvait donc s'attendre à ce qu'un correctif à la hausse dans les tarifs soit plus marqué dans cette garantie.

Primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs

Le niveau moyen des primes exigées par les assureurs a donc augmenté en 1986. Cependant, cette hausse observée dans les primes depuis l'automne 1985 est loin d'être uniforme; elle a varié selon l'assureur, le type d'assurés, le territoire et les garanties souscrites.

Par ailleurs, on a également constaté en 1986 que les modifications à la hausse dans les primes ont été le résultat d'une augmentation des tarifs de base plutôt que d'une réduction des rabais. En conséquence,

même dans un contexte de primes à la hausse, les rabais conservent toute leur influence et leur attrait dans la tarification. Cela rend plus difficile l'évaluation de l'impact qu'ont les ajustements apportés par les assureurs à leur tarification ainsi que l'estimation du niveau qu'atteindront éventuellement les primes moyennes exigées.

Ce qu'on doit retenir de cette analyse de l'évolution des primes est que le mouvement à la hausse dans les tarifs qui s'était enclanché au second semestre de 1985 se sera poursuivi tout au long de 1986. Les assureurs ont procédé à des augmentations de tarifs au cours de la dernière année afin d'améliorer la rentabilité de leurs opérations d'assurance automobile au Québec. Comme on l'a vu au chapitre 2, les résultats d'opérations en assurance automobile au Québec ont été désastreux en 1985 et à peine meilleurs en 1986, si l'on exclut les effets de la tempête de grêle du printemps.

Cela est peut-être une indication des changements qui seront éventuellement apportés au niveau général des tarifs en 1987. Une autre indication, prospective cette fois, consiste à évaluer le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1986. Cette évaluation fait l'objet de la section suivante de ce chapitre.

Pour être en mesure d'effectuer cette analyse, il faut évaluer le niveau moyen des primes que les assureurs recevront de l'ensemble de leurs assurés en regard des polices émises ou renouvelées en vertu de cette tarification. Ces primes moyennes sont alors comparées aux coûts correspondants tels qu'évalués à la section précédente.

L'évaluation des primes moyennes est faite pour chaque assureur à partir de son plus récent manuel de tarifs tel que déposé à la fin de 1986 et en tenant compte des aspects particuliers de son portefeuille

d'assurés. Ce dernier élément est évalué à partir de ses plus récentes statistiques d'expérience et des informations additionnelles qu'il nous a fournies quant à leur évolution en 1986.

En combinant les primes moyennes ainsi obtenues pour tous les assureurs, on a évalué à 158$, 207$ et 90$ les primes moyennes exigées au Québec à la fin de 1986 pour les couvertures de responsabilité civile, de collision et d'accident sans collision ni versement respectivement. On obtient donc une prime moyenne exigée de 455$ pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme (toutes limites, toutes franchises) à la fin de 1986.

Ce niveau de prime moyenne pour une couverture complète est en hausse d'environ 16% par rapport à celui estimé l'an dernier pour 1985, soit 391$. Cependant, nous obtenons plutôt une hausse de 11% si nous effectuons la comparaison avec le niveau de prime moyenne issu de la plus récente compilation statistique des résultats maintenant connus pour le deuxième semestre de 1985. Cette augmentation de la prime moyenne exigée en 1986 est surtout le reflet de celle appliquée aux tarifs par les assureurs tout au long de l'année. Elle tient également compte, cependant, de l'effet à la hausse sur les primes qu'a eu le rajeunissement du parc automobile assuré, dont les effets se sont faits particulièrement sentir sur les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement.

Il est bon de souligner que l'augmentation de la prime moyenne observée en 1986 fait suite à une stabilité du niveau des primes en 1985 et à une baisse d'environ 8.5% en 1984. Précisons également qu'il s'agit d'une moyenne et que les hausses ont varié par assureur tout autant que les primes ont augmenté différemment d'un territoire à l'autre pour les principales couvertures d'assurance automobile.

Les primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs ont également été évaluées par territoire et pour chacune des principales couvertures. Elles sont illustrées au tableau 18 à la section suivante, où l'on apprécie le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1986.

Différences entre assureurs

Le calcul des primes moyennes exigées par chaque assureur, en plus de servir à l'appréciation du fondement de la tarification, permet également d'analyser les différences dans les primes exigées par les assureurs.

A cet égard, les tableaux 16 et 17 illustrent la distribution des assureurs de voitures de tourisme selon le niveau de leurs primes par rapport aux primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs.

Le tableau 16, pour sa part, présente les résultats pour l'ensemble des assurés tandis qu'au tableau 17, l'illustration est faite pour un risque type et pour les deux territoires où l'on a observé respectivement la plus forte et la plus faible augmentation des primes moyennes en 1986, soit les territoires 1 et 10.

A l'examen du tableau 16, on constate que la concentration des primes autour de la moyenne a été moins forte en 1986 qu'en 1985. Cette situation a pu être observée dans toutes les garanties, mais plus particulièrement au niveau de la couverture de collision.

TABLEAU 16

DISTRIBUTION* DES ASSUREURS SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES MOYENNES EXIGEES** PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

Ecart par rapport à la moyenne (%)	Responsabilité civile (toutes limites)				Collision (toutes franchises)			
	1985 %		1986 %		1985 %		1986 %	
-20 et moins	0.2		0.4		6.7		16.3	
-19 à -15	3.9		4.9		0.8		9.6	
-14 à -10	13.7	54	12.6	63	9.0	62	10.5	
- 9 à - 5	13.7		27.5		10.9		12.6	
- 4 à 0	22.8		17.1		23.7		13.2	
1 à 5	9.1	88	14.4	84	19.0	83	11.4	62
6 à 10	18.8		2.4		8.2		13.3	
11 à 15	10.0		10.3		11.8		0.6	
16 et plus	7.8		10.4		9.9		12.5	
TOTAL	100.0		100.0		100.0		100.0	

Ecart par rapport à la moyenne (%)	Accident sans collision ni versement (toutes franchises)				Couverture complète			
	1985 %		1986 %		1985 %		1986 %	
-20 et moins	23.0		12.7		0.2		0.2	
-19 à -15	1.4		7.4		2.3		4.5	
-14 à -10	7.0	43	19.6	51	29.9	65	17.9	
- 9 à - 5	8.0		0.0		6.9		26.1	
- 4 à 0	3.9		11.3		11.3		16.4	
1 à 5	8.7	60	12.0	59	18.7	92	9.6	82
6 à 10	26.6		15.0		16.8		9.1	
11 à 15	6.0		1.4		8.8		3.1	
16 et plus	15.4		20.6		5.1		13.1	
TOTAL	100.0		100.0		100.0		100.0	

* Il s'agit de la distribution des parts de marché.

** Primes moyennes exigées pour l'ensemble des assurés.

TABLEAU 17

DISTRIBUTION* DES ASSUREURS SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES MOYENNES EXIGEES** PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

TERRITOIRE 1 (MONTREAL)

Ecart par rapport à la moyenne (%)	Responsabilité civile (limite) (100 000$)		Collision (franchise) (250$)		Accident sans collision ni versement (franchise 50$)		Couverture complète	
	%		%		%		%	
-20 et moins	1.7		10.8		19.8		10.8	
-19 à -15	12.7		3.4		0.8		6.2	
-14 à -10	12.0	56	16.4	53	10.7	63	15.3	54
- 9 à - 5	18.4		10.6		21.2		9.7	
- 4 à 0	10.7		12.0		10.7		12.4	
1 à 5	14.1	79	5.5	75	5.8	63	17.9	75
6 à 10	6.1		21.7		10.2		8.8	
11 à 15	17.9		8.5		4.0		11.1	
16 et plus	6.4		11.1		16.8		7.8	
TOTAL	100.0		100.0		100.0		100.0	

TERRITOIRE 10 (BEAUCE ET RIVE-SUD DU ST-LAURENT)

-20 et moins	2.6		1.8		29.1		0.0	
-19 à -15	5.9		7.1		0.0		5.0	
-14 à -10	16.2	55	11.2	75	9.6	55	22.8	58
- 9 à - 5	20.1		14.4		4.3		16.2	
- 4 à 0	9.9		40.9		11.8		13.5	
1 à 5	17.7	77	4.7	83	19.0	54	22.0	87
6 à 10	7.0		8.7		4.5		7.6	
11 à 15	6.3		3.2		5.2		4.5	
16 et plus	14.3		8.0		16.5		8.4	
TOTAL	100.00		100.0		100.0		100.0	

* Il s'agit de la distribution des parts de marché.

** Primes pour un risque type: classe de conducteur 02, dossier de conduite 05, groupe de véhicule 07.

Dans les faits, les primes moyennes exigées par les assureurs en collision se retrouvaient, en 1985, à environ 83% à l'intérieur d'un intervalle de $\pm$ 15% de la prime moyenne. Cette proportion est passée à 62% en 1986. Pour une couverture complète d'assurance, les proportions comparables ont plutôt été de 92% et 82%.

Un autre fait intéressant à constater est qu'en 1986 une proportion beaucoup plus grande d'assureurs ont exigé des primes sous la moyenne. En effet, cette proportion s'est accrue à 65% au cours de la dernière année pour une couverture complète d'assurance alors qu'elle se situait à un peu plus de 50% en 1985. Cette situation peut être observée dans chacune des garanties, mais elle est encore plus remarquable pour ce qui est de la couverture de collision.

Cela est dû, selon nous, beaucoup plus à une augmentation des primes moyennes exigées par les assureurs qu'à une compétition plus grande dans le marché, cette dernière ayant été très intense en 1985. Ce sont surtout les assureurs dont les primes étaient les plus basses qui ont le plus augmenté leurs tarifs en 1986, et cela a contribué au phénomène mentionné ci-avant.

On s'aperçoit donc qu'en 1986 le niveau des primes exigées par les assureurs a eu tendance à s'éloigner de la moyenne de l'ensemble des assureurs. Cela n'est pas non plus nécessairement indicateur d'une concurrence moins intense dans le marché de l'assurance automobile, mais reflète le fait que le contexte en était un de hausse dans les primes, où les assureurs ont augmenté leurs tarifs différemment par garantie et territoire afin de rétablir un meilleur équilibre entre leurs primes et leurs coûts correspondants.

Le tableau 17 illustre d'ailleurs les disparités qui existaient à la fin de 1986 entre les territoires 1 et 10 en ce qui a trait à la distribution des primes moyennes exigées par les assureurs dans chacune des couvertures principales d'assurance.

On peut d'abord y observer une concentration des primes autour de la moyenne pour une couverture complète plus forte au territoire 10 qu'au territoire 1. Plus précisément, on retrouve 87% des primes moyennes exigées pour une telle couverture dans le territoire 10 à l'intérieur d'un intervalle de $\pm$ 15% de la prime moyenne de l'ensemble, comparativement à 75% pour le territoire 1.

Cela est dû à la garantie de collision pour laquelle, par ailleurs, 75% des assureurs exigent des primes au-dessous de la moyenne dans le territoire 10, comparativement à 53% au territoire 1 pour la même couverture.

Ces dernières constatations, ajoutées au fait que le territoire 10 est celui où l'on a observé la plus faible augmentation des primes en 1986 (voir tableau 15), témoignent manifestement qu'une concurrence assez intense s'est exercée dans ce territoire au cours de la dernière année.

Il est intéressant de rappeler ici que l'évaluation que nous avions effectuée l'an dernier des coûts et des primes exigées par territoire classait le territoire 10 comme l'un des meilleurs pour ce qui est du rapport primes versus coûts. Ce qui s'est produit en 1986 peut donc être perçu comme une conséquence normale du fait que les assureurs ont entrevu la possibilité d'une meilleure rentabilité des affaires dans ce territoire.

Dans un même ordre d'idées, nous devons préciser que la compétition s'est également fortement exerçée dans le territoire de Montréal en 1986. Les résultats que nous présentons au tableau 17 sont toutefois des moyennes qui ne nous indiquent pas, malheureusement, les divergences existant entre les diverses subdivisions de ce territoire que les assureurs ont effectuées jusqu'à maintenant.

Il est cependant permis de supposer que les primes demandées par les assureurs dans les subdivisions présentant les meilleurs résultats d'expérience se situent dans une plus grande proportion plus près de la moyenne. La concurrence aura donc été, en 1986, plus ou moins forte dans chacune des subdivisions du territoire 1 et cela, en fonction des spécificités et/ou de la rentabilité attendue de chacune d'entre elles.

Un dernier commentaire sur les résultats présentés aux deux tableaux que l'on vient d'analyser peut être amené. Il concerne la garantie d'accident sans collision ni versement. On y remarque que la distribution des primes moyennes dans cette couverture est moins concentrée que dans les deux autres garanties. De plus, au tableau 17, on peut noter une plus grande proportion des primes dans un certain intervalle autour de la moyenne au territoire 1 qu'au territoire 10.

Cette situation par territoire peut s'expliquer du fait de la compétition et également en tenant compte des spécificités propres à ces régions du Québec qui influencent les résultats d'expérience de cette couverture et donc les primes qui y sont exigées.

Les divergences par garantie s'expliquent par le fait que la concurrence entre assureurs semble surtout s'exercer au niveau de la couverture de responsabilité civile, et également au niveau de la couverture complète, qui est souscrite, pour sa part, par la grande majorité des

assurés québécois. Les primes exigées par les assureurs pour la couverture d'accident sans collision ni versement peuvent donc varier, d'une certaine façon, dépendant de la compétition qui s'exerce dans les autres garanties et pour la couverture complète. On peut apprécier ce phénomène en examinant attentivement les distributions par garantie présentées aux deux tableaux précédents.

5.3 Le fondement de la tarification

L'évaluation du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1986 est faite en comparant le niveau moyen des primes à l'estimé des coûts pour un ensemble de polices qui seront émises ou renouvelées en vertu de cette tarification. On a vu précédemment la façon avec laquelle ces coûts et ces primes ont été évalués.

Il est important de rappeler ici que la tarification ainsi analysée est celle constatée dans les manuels en vigueur au 1er novembre 1986. Elle ne tient donc pas compte des modifications apportées aux tarifs par les assureurs après cette date.

On doit aussi souligner que cette évaluation du fondement de la tarification prend pour acquis qu'elle demeurera telle quelle pour une période d'un an. Cette hypothèse ne se révèlera pas tout à fait exacte, car certains assureurs y ont déjà apporté des modifications depuis le 1er novembre et d'autres le feront probablement en 1987. Les résultats devront donc être interprétés en conséquence.

Comme on l'a dit précédemment, la date moyenne d'entrée en vigueur de la plus récente tarification au 1er novembre 1986 se situe, pour l'ensemble des assureurs, vers le milieu de l'année 1986.

C'est donc dire que la tarification analysée pour l'ensemble des assureurs s'appliquera surtout à des polices qui auront été émises ou renouvelées dans la seconde moitié de 1986 et au premier semestre de 1987; les coûts de ces polices se répercuteront principalement sur les résultats de l'année 1987.

L'évaluation que nous faisons de la tarification pratiquée par les assureurs est donc une mesure prospective de rentabilité qui nous permet d'anticiper les résultats d'opérations qui s'en dégageront.

C'est dans cette optique qu'on a évalué le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs au 1er novembre 1986. Le tableau 18 de la page 103 présente les résultats de cette évaluation en comparant les primes moyennes exigées aux coûts estimés pour l'ensemble des assureurs. La comparaison entre les primes et les coûts y est effectuée par garantie pour chacun des territoires de tarification et pour l'ensemble du Québec.

Par garantie

Les données de ce tableau révèlent que la prime moyenne exigée au Québec, à la fin de 1986, est de 14% inférieure aux coûts estimés pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme. La même comparaison effectuée l'an dernier montrait que la prime moyenne était de 20% inférieure au coût estimé.

Cette diminution de l'insuffisance de la prime par rapport au coût s'explique principalement par une croissance moins importante dans les coûts que l'augmentation observée dans les primes, cette dernière découlant surtout de celle appliquée aux tarifs par les assureurs en 1986.

TABLEAU 18

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COUTS ESTIMES POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS VOITURES DE TOURISME

Territoires	Responsabilité Civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		A.S.C.N.V.** (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes $	Coûts estimés $	Primes moyennes $	Coûts estimés $	Primes moyennes $	Coûts estimés $	Primes moyennes $	Coûts estimés $	Ecart* %
1	182	218	225	255	110	139	517	612	-16
2	136	155	168	192	70	84	374	431	-13
3	161	198	196	237	89	113	446	548	-19
4	122	143	174	203	61	75	357	421	-15
5	137	150	194	220	70	84	401	454	-12
6	144	147	237	266	77	83	458	496	- 8
7	157	167	221	241	107	137	485	545	-11
8	156	222	264	314	97	109	517	645	-20
9	129	157	184	222	62	76	375	455	-18
10	128	133	201	218	67	70	396	421	- 6
11	145	145	231	240	114	148	490	533	- 8
Ensemble du Québec	158	184	207	236	90	112	455	532	
Différence en % des coûts estimés	-14%		-12%		-20%		-14%		

* Ecart en pourcentage entre la prime moyenne et le coût estimé.

** Accident sans collision ni versement

La déficience observée de la prime sur les coûts dans l'ensemble du Québec pour une couverture complète se retrouve également dans chacune des garanties. Les primes sont ainsi inférieures aux coûts de 14% en responsabilité civile, de 12% en collision, et de 20% en accident sans collision ni versement.

Ces résultats par couverture doivent toutefois être interprétés avec précaution, car ils supposent un allocation proportionnelle des frais d'exploitation, ce qui n'est pas nécessairement la pratique des assureurs. Ils démontrent cependant que chacune des couvertures contribue largement à l'insuffisance du niveau moyen des primes sur les coûts.

La comparaison effectuée en 1985 entre les primes et les coûts par garantie pour l'ensemble du Québec révélait une déficience de la prime sur le coût de l'ordre de 17% en responsabilité civile et en accident sans collision ni versement, et de 23% pour la garantie de collision.

On note donc une amélioration dans la relation entre les primes et les coûts en ce qui concerne les couvertures de responsabilité civile et de collision, amélioration remarquable dans le second cas. En effet, pour une augmentation en pourcentage à peu près équivalente dans les coûts pour les deux garanties, on a pu observer une augmentation dans les primes, toujours en pourcentage, deux fois plus élevée dans le cas de la couverture de collision. Les assureurs, par une augmentation du niveau général des tarifs, auront donc voulu rétablir un meilleur équilibre entre les primes et les coûts de cette garantie qui se trouvait être la plus déficiente à ce titre à la fin de 1985.

Pour ce qui est de la couverture d'accident sans collision ni versement, la présente évaluation montre plutôt une légère détérioration relativement à l'an dernier: 20% par rapport à 17%. Cette situation

s'explique du fait que l'augmentation des coûts pour cette garantie a été supérieure à celle observée dans les primes, la tempête de grêle survenue au printemps de 1986 n'étant sûrement pas étrangère à cet état de choses.

Par territoire

La situation d'insuffisance dans les primes par rapport aux coûts constatée pour l'ensemble du Québec s'applique également dans chaque territoire, quoiqu'il y ait des variations assez importantes entre ceux-ci dans le niveau de la déficience observée.

C'est ainsi que dans les territoires 6, 10 et 11, on note une insuffisance de la prime significativement moins importante que dans l'ensemble du Québec, le territoire 10 étant par ailleurs celui où les primes se rapprochent le plus des coûts estimés.

Cette situation au territoire 10 est surtout due à des coûts très inférieurs à la moyenne de l'ensemble du Québec. Le territoire 6, pour sa part, affiche de bons résultats en raison d'une prime moyenne équivalente à celle du Québec et de coûts inférieurs à la moyenne. Enfin, la situation qui prévaut dans le territoire 11 est en quelque sorte l'inverse de celle du territoire 6: une prime supérieure à la moyenne et des coûts équivalents à ceux obtenus pour l'ensemble du Québec font que la relation primes/coûts est la même pour ces deux territoires.

Ce meilleur équilibre entre les primes et les coûts dans ces territoires avait également été constaté dans nos deux derniers rapports.

Il n'est donc pas étonnant de constater, et on l'a vu à la deuxième section de ce chapitre, que le territoire 10 soit celui où l'on a observé la plus faible augmentation des primes en 1986. Avec des coûts nettement sous la moyenne de ceux de l'ensemble du Québec depuis quelques années, il est normal que les assureurs n'y forçent pas trop la note, du fait de la concurrence qui s'exerce dans le marché pour les assurés de ce territoire.

Un autre point intéressant à souligner dans ce contexte est le fait que le territoire 10 est né d'une réforme territoriale effectuée il y a quelques années, alors que les assureurs ont subdivisé ce qui était à l'époque le territoire 6. Ce territoire regroupait alors les régions de la Beauce, de la Rive sud du St-Laurent et de la Gaspésie. Le territoire 6 actuel couvre la Gaspésie; le territoire 10, les deux autres régions.

Il semble donc que les assureurs aient vu juste en subdivisant ce qui était autrefois le territoire 6. Quoique les résultats de cette année dans ces deux territoires soient les meilleurs avec ceux du territoire 11, on a pu observer dans nos rapports précédents sur la tarification un meilleur équilibre entre les primes et les coûts dans le territoire 10 que dans le territoire 6.

Dans un même ordre d'idées, il faut également souligner que les territoires 7 et 11 étaient auparavant regroupés en un seul territoire, soit le 7. Ces deux territoires avaient été ceux où, depuis deux ans, on avait observé la meilleure relation entre les primes et les coûts. Quoique leurs résultats soient encore passablement meilleurs que ceux de l'ensemble du Québec, les territoires 6 et 10 les ont déclassés à ce titre en 1986.

L'explication d'une moins bonne performance relative des territoires 7 et 11 réside dans une augmentation tellement importante des coûts pour la garantie d'accident sans collision ni versement dans ces territoires, qu'ils affichent maintenant la pire relation, tous territoires considérés, entre les primes et les coûts pour cette garantie. Le territoire 7 était celui qui, l'an dernier, présentait la meilleure relation entre les primes et les coûts pour cette garantie. En fait, les primes exigées égalaient les coûts correspondants.

Soulignons enfin que les territoires 3 et 8 ont été cette année, tout comme l'an dernier, ceux où l'on a observé la plus grande déficience des primes sur les coûts. Quant aux autres territoires, on y retrouve des résultats qui se rapprochent plus de la moyenne observée au Québec.

Il est toutefois important de rappeler que la plupart des assureurs reconnaissent maintenant des subdivisions aux territoires illustrés au tableau 18. C'est particulièrement le cas du territoire de Montréal (territoire 1) ainsi que des territoires 2, 4, 5 et 7. La situation évaluée pour chacun de ces territoires pourra donc varier selon les subdivisions territoriales apportées par les assureurs.

On a donc vu qu'il existe des différences importantes dans les pratiques de tarification des assureurs dans chaque territoire qui ne semblent pas être appuyées totalement par les différences de coûts qu'on y retrouve. Cette situation peut être encore plus remarquable par garantie que pour une couverture complète d'assurance à l'intérieur d'un territoire donné.

Les résultats du territoire 11 au tableau 18 en sont un bon exemple. Alors qu'on y observe une relation parfaite entre les primes et les coûts de la couverture de responsabilité civile et également le meilleur équilibre à ce titre en ce qui concerne la garantie de collision, ce territoire affiche la pire relation primes/coûts en ce qui a trait à la couverture d'accident sans collision ni versement.

Le territoire 8, pour sa part, qui présente la plus grande déficience de la prime par rapport aux coûts pour une couverture complète, montre également pour la garantie de responsabilité civile, le plus grand écart entre les primes et les coûts, soit un écart de l'ordre de 30%. Ce territoire affiche cependant un des meilleurs résultats en ce qui concerne la garantie d'accident sans collision ni versement.

Notons par contre qu'au territoire 10, où l'on observe la meilleure relation primes versus coûts pour une couverture complète d'assurance, on voit également le meilleur équilibre à ce niveau en accident sans collision ni versement et une très bonne relation entre les primes et les coûts dans les deux autres garanties.

C'est donc dire qu'à l'exemple du territoire 10, les assureurs pourraient éventuellement rétablir un meilleur équilibre entre les primes et les coûts pour chacune des garanties à l'intérieur de chaque territoire.

A moins que les coûts ne diminuent, la seule façon d'atteindre cet équilibre serait d'augmenter le niveau général des tarifs de telle sorte qu'en tenant compte des changements au portefeuille d'assurés, les primes exigées pourraient rejoindre les coûts correspondants.

Cette dernière constatation nous rappelle que la tarification pratiquée par les assureurs, selon les manuels de tarifs en vigueur au 1er novembre 1986, sera déficitaire. En effet, l'écart négatif de 14% entre la prime moyenne exigée et le coût estimé pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme ne sera que partiellement compensé par les revenus de placements réalisés sur les primes. Cette déficience s'est déjà répercutée en partie sur les résultats d'opérations de l'année 1986 illustrés au chapitre 2 et elle continuera de le faire en 1987.

On doit voir là aussi un indice de l'état dans lequel vont se retrouver les résultats d'opérations en assurance automobile en 1987 si les assureurs n'apportent pas de modification à la tarification. On doit toutefois préciser que le contexte de hausse dans les tarifs qui a prévalu en 1986 pourrait bien se poursuivre en 1987 dans l'optique où les assureurs voudront rétablir un meilleur équilibre entre les primes et les coûts.

Toutes autres choses étant égales par ailleurs, dans l'éventualité de correctifs à la hausse dans les tarifs, le niveau moyen des primes exigées augmentera et la déficience de la tarification évaluée précédemment diminuera. Cela pourrait permettre que les résultats d'opérations des assureurs en assurance automobile en 1987 soient meilleurs que ceux de 1986. A cet égard, il est cependant trop tôt pour se prononcer; la situation se précisera tout au long de 1987, au fur et à mesure que des ajustements éventuels seront apportés aux tarifs et que l'expérience de coût des sinistres se développera.

Précisons enfin que la situation que nous venons d'analyser a trait au marché de l'assurance des voitures de tourisme au Québec pris dans

son ensemble. Quoique pour la plupart des assureurs, la tarification pratiquée à la fin de 1986 sera déficitaire, il existe, bien sûr, des variations dans les résultats par assureur provenant à la fois de différences dans leurs primes et dans leurs coûts respectifs. Des éléments tels les particularités de leur marché, le contrôle qu'ils exercent sur leurs coûts et la date d'entrée en vigueur de la tarification expliquent ces différences dans le niveau des primes et des coûts entre les assureurs.

CONCLUSION

La principale conclusion qui se dégage de l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1986 est que les pertes d'exploitation qu'ils subiront devraient être supérieures à celles, très importantes, qu'ils ont encourues en 1985. On a en effet évalué que ces pertes pourraient s'élever à 180 M$, comparativement à 154 M$ en 1985. De tels montants correspondent respectivement à des déboursés de 1,16$ et 1,15$ par dollar de prime (toutes catégories de véhicules) pour chacune des deux années. Si l'on doit prévoir cette situation malgré une hausse importante du volume des primes perçues en 1986, de l'ordre de 13%, c'est en bonne partie en raison de la tempête de grêle survenue dans la région de Montréal durant le premier semestre de l'année. En effet, n'eut été de cet événement catastrophique, les pertes d'exploitation des assureurs auraient été d'environ 130 M$, se traduisant par 1,11$ de déboursés par dollar de prime.

D'autre part, les analyses effectuées ont aussi permis de constater que l'offre d'assurance était abondante en 1986 (134 assureurs pratiquant l'assurance automobile), et que la concurrence était omniprésente dans le marché de l'assurance automobile au Québec, particulièrement pour les voitures de tourisme.

De plus, l'année 1986 a été marquée par une légère baisse dans le nombre des accidents d'automobiles (baisse de 2% comparativement à deux hausses successives de 12% en 1984 et 1985), une baisse d'environ 5% dans la fréquence des sinistres des voitures de tourisme pour les garanties de responsabilité civile et collision, et une hausse d'environ 4% du coût moyen des sinistres pour ces mêmes garanties. En ce qui concerne la couverture d'accident sans collision ni versement, la tempête de grêle est venue perturber les tendances observées dans le passé. Les

coûts de cette garantie devraient reprendre une évolution plus normale en 1987.

Les primes exigées par les assureurs ont augmenté d'environ 10% en 1986 par rapport à 1985, répondant à une augmentation des coûts amorcée en 1984 et qui s'est poursuivie en 1985.

Pour ce qui est des règles de classification des assurés, les assureurs ont, en 1986, encore accru l'utilisation qu'ils font des règles non traditionnelles de classification des assurés. En effet, une proportion de plus en plus grande d'entre eux offrent les différents types de rabais que l'on retrouve dans le marché depuis quelques années. Cette pratique leur permet de réagir rapidement pour faire face à la concurrence. De plus, les assureurs recourent plus fréquemment à la subdivision des territoires, afin de tenter de s'accaparer une part toujours plus importante des quelque 2.4 millions d'assurés de voitures de tourisme. De telles pratiques auront contribué à retarder quelque peu la hausse du niveau des primes de cette catégorie de véhicules.

Un aperçu des résultats d'expérience obtenus dans les catégories de véhicules autres que celle des voitures de tourisme a révélé que la rentabilité de chacune d'elles pourrait être différente de celle de cette catégorie, tant pour l'année 1985 que pour l'ensemble des années 1982 à 1985. Il a de plus été noté que les catégories véhicules utilitaires, camions et autobus comptent parmi les catégories d'assurance qui ont obtenu les plus bas rapports sinistres et frais de règlement/primes en 1985 avec des ratios respectivement de 77%, 61% et 61% alors que le ratio correspondant pour les voitures de tourisme fût de 91%.

Pour 1986, on prévoit que l'ensemble des catégories de véhicules autres que voitures de tourisme n'afficheront pas de pertes d'exploitation alors que les voitures de tourisme produiront la totalité des 180 M$ de pertes prévues. Cela représente un déboursé de 1,19$ pour chaque dollar de primes perçu en voitures de tourisme.

Enfin, l'analyse du fondement de la tarification a montré que les augmentations de primes de 1986 ont contribué à réduire l'écart entre les primes et les coûts de l'assurance par rapport à la situation qui prévalait en 1985.

Cependant, ces hausses de tarifs n'ont pas été appliquées d'une façon uniforme. Ainsi, la hausse des primes pour un assuré donné aura varié selon le territoire, la classe, le dossier de conduite ou le groupe de véhicule qui le caractérise et aussi selon l'assureur avec lequel il a fait affaires en 1986.

Les assureurs auront donc subi d'importantes pertes d'exploitation en 1986. De telles pertes d'exploitation ne peuvent être effacées par les revenus de placement sur les primes d'assurance automobile et pour les éponger la plupart des assureurs devront donc, pour une deuxième année consécutive, puiser dans leurs revenus provenant d'autres sources. Il nous semble donc peu probable que l'année 1987 connaîtra une baisse ou même une stagnation du niveau des tarifs. Il est encore trop tôt pour anticiper l'ampleur des hausses de tarifs qui devraient donc survenir, mais l'importance des pertes des deux dernières années, et leur impact sur les résultats globaux des assureurs, nous amène à croire qu'elles ne devraient pas être inférieures à celles des coûts. On peut donc prévoir que les pertes d'exploitation des assureurs diminueront en 1987, sans toutefois être complètement effacées.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES ASSUREURS AUTORISES A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC
ANNEXE 2	DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION
ANNEXE 3	NOTES TECHNIQUES SUR L'EVALUATION DES COUTS ESTIMES

ANNEXE 1

LISTE DES ASSUREURS AUTORISES A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC (AU 30 NOVEMBRE 1986)

ASSUREURS A CHARTE DU QUEBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
L'ABITIBIENNE, société mutuelle d'assurance générale	Amos, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de BAGOT	St-Liboire, Québec
BEAUCE, société mutuelle d'assurance générale	Beauceville est, Québec
La Compagnie d'assurance BELAIR	Montréal, Québec
BELLECHASSE, société mutuelle d'assurance générale	St-Gervais, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du BIC	Bic, Québec
Les BOIS-FRANCS, société mutuelle d'assurance générale	Warwick, Québec
La CAPITALE, Compagnie d'assurance générale	Québec, Québec
Les CLAIRVOYANTS, mutuelle d'assurance contre l'incendie	St-Césaire, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de COMPTON-SHERBROOKE	Sherbrooke, Québec
La CONCORDE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
Les COOPERANTS, Compagnie d'assurance générale	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de DEUX-MONTAGNES	St-Benoît Mirabel, Québec
DORCHESTER, société mutuelle d'assurance générale	Sainte-Claire, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE MONTREAL	Montréal, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE QUEBEC	Québec, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUEBEC (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
Société mutuelle d'assurance générale de FRONTENAC	Lac Mégantic, Québec
Le GROUPE DESJARDINS, assurances générales	Lévis, Québec
Le GROUPE ESTRIE-RICHELIEU, Compagnie d'assurance	Granby, Québec
Le GROUPE KAMOURASKA, société mutuelle d'assurance générale	Kamouraska, Québec
L'INDUSTRIELLE Compagnie d'assurances générales	Sillery, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-JEAN	Notre-Dame d'Hébertville, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-PIERRE	Baie-du-Febvre, Québec
LAURENTIENNE AGRICOLE, Compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
LAURENTIENNE GENERALE, Compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
La LEVISIENNE-ORLEANS, société mutuelle d'assurance générale	St-Romuald d'Etchemin, Québec
L'ISLET, société mutuelle d'assurance générale	St-Jean Port-Joli, Québec
LOTBINIERE, société mutuelle d'assurance générale	Laurier-Station, Québec
Société mutuelle d'assurance générale des comtés de LOTBINIERE ET MEGANTIC	St-Pierre-Baptiste, Québec
La MAURICIENNE, société mutuelle d'assurance générale	St-Narcisse, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de MONTMAGNY	Montmagny, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUEBEC (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
La PORTNEUVIENNE, société mutuelle d'assurance générale	St-Basile-de-Portneuf, Québec
Les PRAIRIES, société mutuelle d'assurance générale	St-Edouard de Napierville, Québec
La Compagnie d'assurances PROVINCES UNIES	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du comté de RIVIERE-DU-LOUP	L'Isle-Verte, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du SAGUENAY	Chicoutimi, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de SHAWVILLE	Shawville, Québec
La ST-MAURICE, Compagnie d'assurance	Sillery, Québec
SOCIETE MUTUELLE DE REASSURANCE du Québec	Ste-Foy, Québec
SOCIETE NATIONALE d'assurances	Montréal, Québec
SOULANGES, société mutuelle d'assurance générale	St-Clet, Québec
SSQ, société d'assurances générales Inc.	Ste-Foy, Québec
STANSTEAD-ORFORD, société mutuelle d'assurance générale	Coaticook, Québec
L'UNION CANADIENNE, Compagnie d'assurances	Sillery, Québec
L'UNION QUEBECOISE, Compagnie d'assurances générales Inc.	Trois-Rivières, Québec
L'UNIQUE, Compagnie d'assurances générales	Québec, Québec
Société mutuelle d'assurance générale, VAL ST-FRANCOIS	Windsor, Québec
VALMONT, société mutuelle d'assurance générale	Waterloo, Québec

ASSUREURS A CHARTE D'UNE PROVINCE AUTRE QUE LE QUEBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance CANADIENNE UNIVERSELLE Limitée	Saint-Jean, Terre-Neuve
La Compagnie d'assurance COMMERCE ET INDUSTRIE du Canada	Toronto, Ontario
La GERLING GLOBALE Compagnie d'ASSURANCES générales	Toronto, Ontario
PAFCO, Compagnie d'assurances limitée	Toronto, Ontario
SCOTTISH & YORK Insurance Co. Limited	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance générale, SIMCOE & ERIE	Hamilton, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance contre les ACCIDENTS L'INCENDIE DU CANADA	Toronto, Ontario
ADVOCATE general, Compagnie d'assurance du Canada	Winnipeg, Manitoba
AETNA CASUALTY DU CANADA, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance ALBION du Canada	Montréal, Québec
ALLSTATE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Markham, Ontario
Le BOUCLIER LAURENTIEN Compagnie d'assurances	Montréal, Québec
CANADA-VIE, Compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
The CANADIAN SURETY Company	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE COMMERCE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE GENERALE	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CANADIENNE PROVINCIALE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CASUALTY DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CENTURY du Canada	Vancouver, Colombie-Britannique
CERCLE D'OR, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CHATEAU Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CHUBB du Canada Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CIGNA du Canada, Compagnie d'assurance	Scarborough, Ontario
La CITADELLE Compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances COMMONWEALTH	Vancouver, Colombie Britannique

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
COMPAGNIE D'ASSURANCE DU QUEBEC	Montréal, Québec
CONSTITUTION du Canada Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CORNHILL du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance générale CUMIS	Burlington, Ontario
Compagnie d'assurance générale DOMINION DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance EATON	Toronto, Ontario
ECONOMICAL, Compagnie mutuelle d'assurance	Kitchener, Ontario
L'EQUITABLE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
La FEDERATION Compagnie d'assurances du Canada	Montréal, Québec
La GARANTIE, Compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord	Montréal, Québec
GENERAL ACCIDENT, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance GREAT EASTERN	Toronto, Ontario
Le GROUPE COMMERCE Compagnie d'assurances	St-Hyacinthe, Québec
Compagnie d'assurance GUARDIAN du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance HALIFAX	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurances HERALD	Don Mills, Ontario
Compagnie d'assurance du HOME CANADIEN	Montréal, Québec
L'INDEMNITE Compagnie Canadienne	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurances JEVCO	Montréal, Québec
LONDON-CANADA Insurance Company	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
La LONDON ET MIDLAND Compagnie d'assurance générale	London, Ontario
MARKEL Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances la METROPOLITAINE	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance MISSISQUOI & ROUVILLE	Frelighsburg, Québec
La PERSONNELLE, Compagnie d'assurance du Canada	Etobicoke, Ontario
PHOENIX, Compagnie d'assurances DU CANADA	Toronto, Ontario
La PRUDASCO, Compagnie d'assurance	Montréal, Québec
La PRUDENTIELLE D'AMERIQUE, Compagnie d'assurance générale (Canada)	Scarborough, Ontario
La PRUDENTIELLE D'ANGLETERRE, Compagnie d'assurance générale (Canada)	Toronto, Ontario
La ROYALE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La SECURITE, Compagnie d'assurances générales du Canada	Lévis, Québec
La SECURITE NATIONALE Compagnie d'assurances	Toronto, Ontario
La SOUVERAINE, Compagnie d'assurance générale	Calgary, Alberta
La Compagnie d'assurance STANSTEAD & SHERBROOKE	Sherbrooke, Québec
SUN ALLIANCE Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
SYMONS Compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TORONTO générale	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TRADERS générale	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance TRANSIT	Toronto, Ontario
TRAVELERS DU CANADA, Compagnie d'indemnité	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
UNIFUND, Compagnie d'assurance	Saint-Jean, Terre-neuve
La Compagnie d'assurance UNION COMMERCIALE DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance USF&G du Canada	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances VICTORIA du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie mutuelle d'assurance WAWANESA	Winnipeg, Manitoba
La Compagnie d'assurance WELLINGTON	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
AETNA ACCIDENTS ET GARANTIE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance ALLIANZ	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
ALLSTATE, Compagnie d'assurance	Northbrook, Illinois	Markham, Ontario
Compagnie de réassurance l'AMERICAINE	New York, New York	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assuranes AMERICAN HOME	New York, New York	Toronto, Ontario
AMERICAN MUTUAL LIABILITY Insurance Company	Wakefield, Massachusetts	Mississauga, Ontario
AMERICAN NATIONAL FIRE Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
Compagnie d'assurance AMERICAN ROAD	Deaborn, Michigan	Oakville, Ontario
L'ANCIENNE REPUBLIQUE, Compagnie d'assurance	Greensburg, Pennsylvanie	Hamilton, Ontario
La Compagnie d'assurance l'ANGLAIS-AMERICAINE Ltée	Gloucester, Angleterre	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CALVERT	New York, New York	Toronto, Ontario
CHRYSLER Insurance Company	Troy, Michigan	Mississauga, Ontario
Compagnie d'assurances CONTINENTAL	New York, New York	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL CASUALTY	Chicago, Illinois	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
La Compagnie d'assurance CONTINGENCY Ltée	Londres, Angleterre	Hamilton, Ontario
EAGLE STAR Insurance Company Limited	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
Association d'assurances générales mutuelles des EMPLOYEURS NATIONAUX Ltée	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Société d'assurance mutuelle des EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau, Wisconsin	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances FEDERALE	Warren, New Jersey	Toronto, Ontario
La FEDERATED, Compagnie mutuelle d'assurance	Owatonna, Minnesota	Winnipeg, Manitoba
GAN incendie accidents Compagnie française d'assurances et de réassurances incendie, accidents et risques divers	Paris, France	Hamilton, Ontario
Compagnie d'assurances GENERALES D'AMERIQUE	Seattle, Washington	Mississauga, Ontario
GREAT AMERICAN Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
La Compagnie d'assurance HANOVER	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
HARTFORD FIRE Insurance Company	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance HOME	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance générale KANSA	Helsinki, Finlande	Montréal, Québec

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
LIBERTY MUTUAL FIRE Insurance Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
LIBERTY MUTUAL INSURANCE Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
Les Souscripteurs d'assurance non maritime, membres du LLOYD'S de Londres (Angleterre)	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurance LONDON	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
LUMBERMENS MUTUAL Casualty Company	Long Grove, Illinois	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance MOTORS	Détroit, Michigan	Don Mills, Ontario
La Compagnie d'assurances NEW HAMPSHIRE	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
La NORMAN Compagnie d'assurance Limitée	Berkshire, Angleterre	Sainte-Foy, Québec
La Compagnie d'assurance NORTH AMERICA	Philadelphie, Pennsylvanie	Scarborough, Ontario
La Compagnie d'assurance PACIFIC EMPLOYERS	Los Angeles, Californie	Scarborough, Ontario
La PRUDENTIELLE Compagnie d'assurance Limitée	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurances RELIANCE	Philadelphie, Pennsylvanie	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance SAINT-PAUL	Saint-Paul, Minnesota	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance SECURITE DE HARTFORD	Farmington, Connecticut	Hamilton, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
La société mutuelle d'assurance SENTRY	Stevens Point, Wisconsin	Toronto, Ontario
La SUISSE COMPAGNIE ANONYME d'assurances générales	Zurich, Suisse	Montréal, Québec
TOKIO, Compagnie d'assurance maritime et incendie Ltée	Tokyo, Japon	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance publique TRAFALGAR Ltée	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance TRANSAMERICA	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
TRANSPORT INDEMNITY Company	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
La TRAVELERS, Compagnie d'INDEMNITE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
L'UNITE, Compagnie d'assurances générales	New York, New York	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances UNITED STATES FIDELITY & GUARANTY	Baltimore, Maryland	Scarborough, Ontario
La Compagnie d'assurance UNITED STATES FIRE	New York, New York	Don Mills, Ontario
Compagnie d'assurance mutuelle UTICA	New York, New York	Toronto, Ontario
Société d'assurances YASUDA Limitée	Tokyo, Japon	Toronto, Ontario
ZURICH Compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario

ANNEXE 2

DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION

A- LES REGLES GENERALES

1. Les territoires de tarification

Les territoires de tarification sont établis à partir d'un découpage du Québec en diverses régions. Cette délimitation géographique est effectuée par les assureurs aux fins de reconnaître dans la tarification les différences dans l'expérience de sinistres observées dans des environnements particuliers.

Jusqu'en 1985, le Plan statistique du Québec recueillait les données d'expérience des assureurs de façon séparée pour onze zones ou territoires statistiques. Ce sont les territoires que nous décrirons ci-après. Ces territoires étaient, jusqu'à récemment, ceux que la plupart des assureurs utilisaient dans leur tarification.

Les assureurs utilisent aujourd'hui beaucoup plus de territoires, ayant apporté au cours des dernières années des subdivisions aux anciens territoires. C'est ainsi qu'en 1986, la majorité des assureurs subdivisaient les territoires 1, 2 et 5 alors que beaucoup le faisaient aussi pour les territoires 4, 6 et 7.

Il n'est pas possible d'illustrer, pour l'instant, ces nouveaux territoires car les pratiques des assureurs en la matière sont encore variées, tant dans le nombre que dans la nature des subdivisions qu'ils apportent. La réforme territoriale n'est d'ailleurs pas terminée et elle se précisera au cours des prochaines années.

A cet égard, le Plan statistique du Québec a été modifié au début de 1985 pour hausser à vingt le nombre de zones statistiques pour lesquelles des statistiques sont compilées séparément. Ces nouvelles zones reflètent les subdivisions territoriales qu'on retrouve le plus couramment chez les assureurs et sont révélatrices des tendances que prend la réforme. Elles sont donc indiquées pour chacun des territoires de tarification définis ci-après.

Territoire 1 (Grande région métropolitaine de Montréal)

Zone 804 Les municipalités d'Anjou, de Montréal, de Montréal-Est, de Montréal-Nord et de Saint-Léonard.

Zone 821 Les autres municipalités de l'Ile-de-Montréal.

Zone 822 L'Ile-Jésus.

Zone 823 Les divisions de recensement Chambly, Laprairie et Verchères.

Zone 824 Les divisions de recensement Beauharnois, Châteauguay, Deux-Montagnes, Iberville (municipalité d'Iberville seulement), Napierville, Soulanges, Saint-Jean, Vaudreuil.

Zone 825 La division de recensement L'Assomption et les municipalités suivantes de la division Terrebonne: Blainville, Boisbriand, Bois des Fillions, Lafontaine, Lorraine, New Glasgow, Rosemère, Ste-Anne des Plaines, St-Antoine des Laurentides, St-Jérôme, St-Louis de Terrebonne, Ste-Sophie, Ste-Thérèse, Ste-Thérèse (Bouchard), Ste-Thérèse Ouest et Terrebonne.

Territoire 2 (Région métropolitaine de Québec)

Zone 806 La division de recensement Québec.

Zone 826 Les divisions de recensement Charlevoix, Lévis, Montmorency et Portneuf.

Territoire 3

Zone 802 Les divisions de recensement Gatineau (seulement la partie sud de la frontière nord de La Pêche), Hull, Papineau (seulement la municipalité de Val-des-Monts, sections de Wakefield Est et de Templeton) et Pontiac (seulement la municipalité de Pontiac).

Territoire 4

Zone 807 Les divisions de recensement Compton, Frontenac, Richmond, Sherbrooke, Stanstead et Wolfe.

Zone 827 Les divisions de recensement Arthabaska, Lotbinière, Mégantic et Nicolet.

Territoire 5

Zone 808 Les divisions de recensement Argenteuil, Berthier, Gatineau (sauf la partie comprise dans la zone 802 du territoire 3), Joliette, Labelle, Montcalm, Papineau

(sauf la partie comprise dans la zone 802 du territoire 3), Pontiac (sauf la partie comprise dans la zone 802 du territoire 3) et Terrebonne (sauf la partie comprise dans la zone 825 du territoire 1).

Zone 828 Les divisions de recensement Champlain, Maskinongé et Saint-Maurice.

Territoire 6

Zone 842 Les divisions de recensement Bonaventure, Gaspé, Matane, Matapédia et Rimouski.

Territoire 7

Zone 829 Les divisions de recensement Saguenay et Nouveau-Québec.

Zone 860 Les divisions de recensement Chicoutimi et Lac St-Jean

Territoire 8

Zone 850 La division de recensement Iles-de-la-Madeleine.

Territoire 9

Zone 815 Les divisions de recensement Bagot, Brome, Drummond, Huntingdon, Iberville (sauf la municipalité d'Iberville), Missisquoi, Richelieu, Rouville, Shefford, Saint-Hyacinthe et Yamaska.

Territoire 10

Zone 843 Les divisions de recensement Beauce, Bellechasse, Dorchester, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Rivière-du-Loup et Témiscouata.

Territoire 11

Zone 861 Les divisions de recensement Abitibi et Témiscamingue.

2. Les classes de conducteurs

La grande majorité des assureurs réfèrent dans leur tarification aux 14 classes de conducteurs du Plan statistique du Québec; ces classes sont décrites ci-après.

Les critères de base à la détermination de ces classes sont principalement l'âge, le sexe et, pour les hommes, le statut civil de l'assuré. D'autres éléments reconnus sont le kilométrage parcouru, le fait d'utiliser ou non le véhicule pour aller au travail et la distance ainsi parcourue. Il y a aussi une classe particulière pour les conducteurs se servant de leurs véhicules pour affaires et une autre pour les jeunes conducteurs occasionnels.

Classe 01

a) Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.

b) Le véhicule est utilisé pour la promenade seulement. Ne sert pas pour aller au travail et en revenir, ni pour fin d'affaires, de profession ou d'état.

c) Le kilométrage (millage) ne doit pas dépasser 15 000 kilomètres (10 000 milles) par année.

d) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans ni de conducteur féminin célibataire de moins de 25 ans.

Classe 02

a) Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.

b) Le véhicule, utilisé pour se rendre au travail ou en revenir, ne parcourt pas plus de 15 kilomètres (10 milles) par trajet.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans ni de conducteur féminin célibataire de moins de 25 ans.

d) Au plus deux conducteurs par véhicule au domicile de l'assuré.

Classe 03

a) Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.

b) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 04

a) Le conducteur principal est un homme célibataire de 25 à 29 ans inclusivement.

b) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 06

Un conducteur occasionnel masculin de moins de 25 ans, le conducteur principal faisant partie de la classe 01, 02, 03, 04 ou 07.

Classe 07

a) Le véhicule est utilisé pour les affaires.

b) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 08

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme marié de moins de 21 ans habitant avec son épouse.

Classe 09

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme marié de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans, habitant avec son épouse.

Classe 10

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 16, 17 ou 18 ans.

Classe 11

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 19 ou 20 ans.

Classe 12

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 21 ou 22 ans.

Classe 13

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 23 ou 24 ans.

Classe 18

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est une femme de moins de 21 ans.

Classe 19

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est une femme de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans.

Certains assureurs utilisent des classes de conducteurs présentant des différences avec celles décrites précédemment.

C'est ainsi, par exemple, que des assureurs font une démarcation plus marquée des conducteurs selon leur âge et leur sexe et ont en conséquence plus de classes. Un assureur important tient compte de façon plus détaillée du kilométrage parcouru pour aller au travail et un autre a créé une classe particulière pour les assurés de la région de Montréal qui prennent leurs véhicules pour aller au travail mais le laissent à une station de métro ou d'autobus plutôt que d'entrer au centre-ville.

3. Les dossiers de conduite

Les dossiers de conduite sont établis en tenant compte des accidents impliquant l'assuré ou le conducteur principal, l'automobile ou toute autre automobile l'ayant remplacée pendant une certaine période.

Un accident est défini comme tout événement ayant entraîné des dommages corporels ou matériels aux tiers ou des dommages à la voiture par collision du fait de la propriété, de l'usage ou de la conduite d'un véhicule.

Ne sont toutefois pas considérés comme résultant d'un accident les dommages causés à un véhicule par un conducteur non identifié, si le fait est signalé aux autorités policières dans les 24 heures; ou les dommages causés à un véhicule alors qu'il était stationné légalement; ou le paiement total au chapitre A des dommages causés au véhicule en vertu de l'application de la convention d'indemnisation directe; ou les frais de sinistres, les déboursés au titre de l'assurance individuelle et les frais de soins d'urgence.

Un accident mettant en jeu la garantie de responsabilité civile n'influence pas la prime de collision ou tous risques. Un accident impliquant des dommages par collision n'influence pas la prime de responsabilité civile. Seuls les dommages par collision influençent les primes de la couverture tous risques.

Traditionnellement, les assureurs référaient à cinq dossiers de conduite, soient les dossiers de 0, 1, 2, 3 et 5 ans sans accident. Au cours des dernières années, un nombre de plus en plus grand d'assureurs ont ajouté des dossiers de 4 et 6 ans sans accident. Actuellement, le Plan statistique du Québec recueille l'expérience des assureurs selon les dossiers 0 à 6 ans sans accident.

Les dossiers de conduite reconnus par les assureurs sont donc:

Dossier de conduite	Définition
6	Six années sans accident
5	Cinq années sans accident
4	Quatre années sans accident
3	Trois années sans accident
2	Deux années sans accident
1	Une année sans accident
0	Moins d'une année sans accident

Il est à noter que quelques assureurs offrent également des dossiers qu'ils appellent 7, 8 ou 9, mais qui ne signifient pas un nombre d'années équivalent sans accident. On exige alors en général d'être admissible aux meilleurs dossiers soient 5 et 6, mais en plus de souscrire une protection complète, d'avoir un certain âge et de ne pas avoir subi de sinistre au cours d'une certaine période.

Le traitement accordé à un assuré, advenant qu'il soit responsable d'un accident, varie d'un assureur à l'autre. Certains assureurs, pour les meilleurs dossiers, ne tiennent pas compte d'un premier accident alors que d'autres le font en déclassant partiellement ou totalement l'assuré lors du renouvellement. Pour de moins bons dossiers, la survenance d'un accident n'entraîne généralement pas un tel pardon par les assureurs.

Par ailleurs, quelques assureurs ne pardonnent l'accident qu'à certaines conditions, notamment si le montant des dommages est peu élevé, si l'accident n'a pas entraîné une condamnation en vertu du Code de la route ou si l'assuré souscrit une police d'assurance depuis plusieurs années avec son assureur.

La majorité des assureurs accordent un dossier de trois ans sans accident à tout nouveau conducteur ayant suivi avec succès un cours de conduite offert par une école autorisée.

4. Les groupes de tarification des véhicules

Dans leur tarification, les assureurs tiennent compte du type de véhicule que l'assuré conduit. Pour ce faire, ils regroupent dans des classes la multitude de véhicules se différenciant par la marque, le modèle et l'année de fabrication. Ce sont les groupes de tarification des véhicules.

Le nombre de groupes utilisés varie entre les assureurs quoique la grande majorité d'entre eux réfèrent à au moins douze groupes, certains en utilisant plus d'une quinzaine.

Cette classification des véhicules tient compte de la valeur du véhicule, soit son prix à l'achat et sa valeur dépréciée par la suite, ainsi que, de plus en plus depuis quelques années, de l'expérience de sinistres particulière au véhicule.

Les assureurs n'assignent pas nécessairement tous le même groupe de tarification à un véhicule d'un modèle et d'une année donnée. Pour la plupart des véhicules, les différences entre les assureurs à ce niveau sont cependant mineures.

Plus le groupe attribué à un véhicule est élevé, plus il est considéré comme un risque élevé et plus la prime qui y est rattachée l'est également. De plus, moins l'année de modèle d'un véhicule est récente, moins son groupe risque d'être élevé, généralement.

Le tableau suivant, donne des exemples de classification pour des véhicules de marques et modèles assez courants.

GROUPES DE VEHICULES ATTRIBUES A CERTAINS MODELES COURANTS

	Année de modèle									
Marque - modèle	1987	86	85	84	83	82	81	80	79	78
AUDI 5000	14	14	13	13	12	12	10	10	8	7
BUICK Century Custom*	8	8	8	7	7	7			4	4
BUICK Skylark Custom	8	8	8	7	7				4	4
CHEVROLET Camaro	12	11	11	11	11	9	8	8	6	6
CHEVROLET Cavalier	8	8	8	7	7					
CHEVROLET Chevette*	8	8	8	7	6	6	5	4	3	3
CHEVROLET Monte Carlo	10	10	10	8	8	8	6	6	4	4

GROUPES DE VEHICULES ATTRIBUES A CERTAINS MODELES COURANTS (suite)

Marque - modèle	Année de modèle									
	1987	86	85	84	83	82	81	80	79	78
CHRYSLER Le Baron*	8	8	8	7	7	7	6	6	5	4
DODGE Aries*	8	8	8	7	7	7	6			
DODGE Charger	9	9	9	8	8	8				
DODGE Omni	8	8	8	7	7	7	6	5	4	3
FORD Escort	8	8	8	7	7	7	6			
FORD Ltd		8	8	7	7	7	6	6	5	4
FORD Mustang	10	10	10	9	9	8				
FORD Thunderbird	10	10	10	10	8	8	7	6	5	4
HONDA Accord	10	9	9	9	7	7	6	5	4	4
HONDA Civic	8	8	8	7	7	7	5	5	4	3
HYUNDAI Pony	8	8	8	7						
MAZDA GLC-323	9	9	8	7	7	7	5	4	3	2
MAZDA 626	10	10	10	9	9	8	7	6	4	
MAZDA RX7	13	13	13	12	12	11	10	10	8	
NISSAN Sentra*	9	9	9	8						
OLDS Cutlass Ciera*	8	8	8	7	7	7				
OLDS Omega				7	7	7	6	5	4	4
PLYMOUTH Caravelle*	8	8	8	7	7	7	6	5	4	4
PONTIAC Acadian*	8	8	8	7	7	7	5	5	3	3
PONTIAC Parisienne*		8	8	7	7	7	6	6	5	4
PONTIAC 6000*	9	8	8	8	7	7				
RENAULT Alliance	9	9	9	8	7					
RENAULT 5 GTL		9	9	9	8	7	5	5	4	3
SUBARU Sedan	9	9	9	8	8	7	6	5	4	4
TOYOTA Celica Hatchb.	11	10	10	9	9	8	7	6	5	5
TOYOTA Corolla Sedan*	9	9	9	8	7	7	6	5	4	4
VOLKSWAGEN Jetta	10	9	9	9	8	8	8	7		
VOLVO DL		10	10	10	9	8	7	6		

Notes additionnelles

Les groupes ci-haut sont pour les modèles de base et s'il y a lieu, à 4 portes. Il est possible que le groupe soit plus élevé pour certaines années pour un modèle 2 portes dans le cas des véhicules suivis d'un astérisque (*) au tableau précédent.

Les groupes illustrés ci-dessus pour ces modèles sont les plus utilisés dans le marché. Il peut arriver qu'un assureur exige un groupe différent pour certains modèles, surtout ceux dont le prix est plus élevé ou de type sport. Les différences sont relativement mineures pour l'ensemble des autres véhicules.

B- LES REGLES PARTICULIERES

1. Les rabais

Une grande proportion des manuels de tarifs font état de rabais accordés aux assurés selon leur âge. Ces rabais s'appliquent généralement aux assurés faisant déjà partie des classes 01, 02 et 03 tels les 35 ans et plus, 45 ans et plus, 55 ans et plus ou 65 ans et plus. Ils s'appliquent généralement à tous les dossiers de conduite. Les diminutions de primes ainsi offertes varient passablement: elles se retrouvent entre 5% et 30%, selon l'assureur, pour les garanties de responsabilité civile et de collision et parfois pour la couverture complète. De plus, deux assureurs offrent un rabais de 10% pour les garanties de responsabilité civile, tous risques et collision aux assurés de 23 ou 24 ans des classes 06, 09 et 19.

D'autres rabais sont basés sur l'expérience de sinistres d'un assuré, c'est-à-dire si celui-ci n'a fait aucune réclamation au cours d'une certaine période. Ces rabais s'appliquent généralement à toutes les classes et les périodes d'expérience exigées sans réclamation vont de un à cinq ans. Les assureurs offrent principalement ce type de rabais aux renouvellements plutôt qu'aux nouvelles affaires. Tout comme pour les rabais offerts selon l'âge, le niveau de ces rabais varie entre 5% et 30% et ce, pour les mêmes garanties.

Plusieurs assureurs offrent des rabais aux assurés qui souscrivent une couverture complète. Les réductions de primes varient entre 3% et 15%, selon l'assureur, et s'appliquent généralement à toutes les classes de conducteurs. Cependant, la plupart des assureurs qui offrent ce type de rabais exigent, en plus d'une couverture complète, que l'assuré n'ait pas subi de sinistre ou d'accident, responsable ou non, durant une certaine période, généralement trois ans. Quelques assureurs n'offrent ce rabais qu'aux classes plus sélectes, soient 01, 02, 03, 07 et parfois 04.

Beaucoup d'assureurs offrent également des rabais aux assurés qui renouvellent leur police avec eux. La grande majorité de ceux qui l'offrent exigent en plus que l'assuré souscrive une couverture complète et/ou une période spécifique d'années sans réclamation. Ces rabais s'appliquent généralement à toutes les classes de conducteurs et sont de l'ordre de 5% ou 10% pour chaque garantie.

Un nombre de plus en plus élevé d'assureurs offrent des rabais aux assurés des classes 01, 02, 03, 04 et 07 en fonction de leur occupation. Les occupations touchées par un tel rabais sont pour la majorité des professions libérales ainsi que les employés des secteurs financiers, de l'éducation, de la santé et des organismes gouvernementaux. Le pourcentage de rabais accordé est variable, mais on retrouve le plus souvent 10% et 15%. Celui-ci peut cependant atteindre 30%. Par ailleurs, un assureur, plutôt que d'accorder un rabais pour l'occupation selon un pourcentage déterminé de la prime, réduit d'un le groupe de tarification du véhicule assuré.

Quelques assureurs offrent des rabais aux assurés qui souscrivent auprès d'eux une police d'assurance-habitation en plus de celle d'assurance automobile. Le rabais accordé est de 5%.

Un assureur offre un rabais de 20% à ses assurés de la région de Montréal qui, au moment de la souscription de la police, font photographier et inspecter leur véhicule par les évaluateurs de la compagnie et qui font réparer leur véhicule dans un garage indiqué par la compagnie lorsque survient un accident.

Un assureur offre un rabais aux assurés de 30 ans et plus qui sont propriétaires d'une maison ou d'un condominium et qui n'ont pas eu de sinistre depuis trois ans. Le niveau du rabais est soit de 10%, 20% ou 30%, selon la classe et l'âge de l'assuré.

On rencontre également chez quelques assureurs un type de rabais basé sur un mélange de critères: on fait intervenir l'âge de l'assuré, on exige de lui une couverture complète et qu'il n'ait pas subi de sinistre au cours des cinq dernières années, habituellement. On fait également intervenir, dans certains cas, le fait que l'assuré ait été ou non condamné pour une infraction de circulation routière relevant du Code criminel, s'il y a lieu.

Enfin, quelques autres rabais sont accordés en fonction de circonstances particulières ou de la situation propre à un assuré donné.

Ainsi, beaucoup d'assureurs accordent les rabais suivants:

a) Dans la majorité des cas, l'assureur accorde un dossier trois ans sans accident au conducteur débutant qui a suivi avec succès un cours de conduite offert par une école autorisée.

Le Code de la sécurité routière du Québec stipule cependant que tous les nouveaux conducteurs doivent obligatoirement suivre un cours de conduite afin d'obtenir leur permis.

Les assureurs offrant ces rabais les appliquent donc à tous les nouveaux conducteurs qui s'assurent chez eux.

b) Rabais pour deux automobiles ou plus

Le rabais est appliqué lorsqu'un individu ou des conjoints possèdent ou louent à long terme plus d'un véhicule et sont les conducteurs principaux desdits véhicules.

Le rabais est en général de 20% et est accordé sur les primes de toutes les garanties du véhicule ou des véhicules dont les primes totales sont les plus basses.

Généralement, le rabais ne s'applique pas aux voitures d'agriculteurs, lorsqu'il y a plus d'un véhicule dans la classe 07 ou lorsqu'il y a un conducteur occasionnel autre que le conjoint.

c) Rabais pour un nombre de véhicules plus élevé que celui des conducteurs

Dans ce cas, on exige les primes entières des véhicules ayant les primes les plus élevées pour le nombre correspondant de conducteurs et, pour les primes des autres véhicules, on accorde un rabais qui varie généralement entre 10% et 25% selon l'assureur. Le rabais est principalement accordé aux garanties de responsabilité civile et de collision. Certains assureurs l'appliquent à toutes les protections. Généralement, le rabais ne s'applique pas aux voitures d'agriculteurs ou lorsqu'il y a un conducteur occasionnel.

d) Rabais accordé aux agriculteurs

Des réductions de primes assez substantielles sont accordées aux agriculteurs faisant partie des classes 03, 04, 08, 09, 18 ou 19, résidant sur leur ferme et n'exerçant aucune autre activité à but lucratif.

Le rabais accordé varie d'un assureur à l'autre et par garantie, soit de 25% à 50%.

Certains assureurs ont des manuels de tarifs propres aux agriculteurs alors que d'autres n'accordent ces rabais qu'aux assurés des classes 03, 08 et 09.

2. Les surprimes

La plupart des assureurs imposent des surprimes aux assurés responsables de nombreux accidents ou condamnés pour infraction aux lois régissant la circulation routière. Ces surprimes s'appliquent généralement à toutes les garanties et se définissent comme suit:

"Quand, au cours de la période de 36 mois qui précède immédiatement la date de la proposition ou du renouvellement, l'assuré ou le conducteur principal a été:

i) responsable de plusieurs accidents:
   - trois accidents: majoration de 30%,
   - chaque accident supplémentaire: majoration de 10%;

ii) condamné pour une infraction ayant trait à des délits tels le défaut de signaler un accident ou de donner son nom et son numéro de permis de conduire à la police ou la violation des lois régissant la circulation dans le voisinage des autobus scolaires, des écoles et des terrains de jeux:
   - une condamnation: majoration de 15%,
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 5%;

iii) condamné pour une infraction ayant trait à l'excès de vitesse ou à la violation des lois régissant la circulation sauf dans les cas visés à ii et iv:
   - quatre condamnations: majoration de 25%,
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 15%;

iv) condamné pour conduite inattentive ou épreuve de vitesse ou condamné au criminel pour, notamment, négligence criminelle ou homicide involontaire découlant de la conduite d'un véhicule automobile, défaut d'arrêter sur les lieux d'un accident, conduite sous le coup d'une suspension de permis et conduite dangereuse:
   - une condamnation: majoration 50%,
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 100%."

ANNEXE 3

NOTES TECHNIQUES SUR L'EVALUATION DES COUTS ESTIMES

METHODOLOGIE

Les coûts de l'année d'assurance 1987 (polices émises du 1er juillet 1986 au 30 juin 1987) pour l'ensemble du marché ont été évalués par une projection des coûts observés au cours de l'année d'assurance 1985.

Le coût des sinistres par véhicule assuré a été tiré du "Rapport statistique sur l'assurance automobile, 1985" publié par le B.A.C. Avant d'être projeté, ce coût a été ajusté. Il a d'abord été légèrement diminué en responsabilité civile pour refléter le fait que la matérialisation des sinistres de cette garantie pour l'année d'assurance 1985 sera un peu plus faible que l'expérience moyenne des deux années précédentes. Pour les couvertures de collision et d'accident sans collision ni versement, le coût par véhicule a été augmenté à ce titre, car la matérialisation attendue des sinistres de l'année d'assurance 1985 pour ces garanties sera plus forte que celle prévue par le B.A.C.

Ce coût des sinistres par véhicule partiellement ajusté a ensuite été diminué pour tenir compte d'une proportion de frais internes de règlement des sinistres moins élevée que celle incluse dans les statistiques du B.A.C. Enfin, pour la couverture de responsabilité civile, l'expérience moyenne ajustée des cinq dernières années a été retenue en ce qui concerne les pertes catastrophiques.

Globalement, ces ajustements nous ont amené à retenir, pour l'année d'assurance 1985, un coût des sinistres par véhicule assuré moins élevé que celui publié par le B.A.C. dans chacune des couvertures principales.

La procédure utilisée pour calculer le facteur de projection consiste, pour chaque couverture, à apprécier séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres, à savoir la fréquence et le coût moyen par sinistre. Le coût moyen par sinistre est apprécié en fonction de trois éléments plus particulièrement, soit le coût des pièces d'automobiles, le coût de la main-d'oeuvre et les frais de règlement des sinistres. On tient cependant compte, également, de d'autres facteurs pouvant influencer le coût moyen, tels l'évolution des opérations des centres d'estimation, des politiques de règlement des assureurs et de la configuration du parc automobile, principalement en regard de l'importance des véhicules issus de la technologie nouvelle.

C'est ainsi que l'évolution des coûts a été appréciée pour chacun des semestres allant du second de 1985 au premier de 1988. La variation par année d'assurance a été évaluée en prenant comme hypothèse une émission constante des polices au cours de l'année d'assurance et une distribution uniforme des sinistres sur ces polices.

Au coût des sinistres par véhicule assuré, on a ajouté les frais d'exploitation pour obtenir les coûts estimés totaux. Ces frais ont été évalués à partir d'une projection de l'expérience de l'année 1985 rapportée par le Groupement des assureurs automobiles. Chacune des composantes des frais d'exploitation a été projetée et exprimée en fonction des primes souscrites, dont on a également estimé l'évolution.

Quant à l'évaluation des coûts de chaque assureur, elle a été faite en tenant compte d'une pondération de sa propre expérience de sinistres pour les années d'assurance 1984 et 1985 et de la proportion déclarée de ses frais d'exploitation pour sa tarification de 1986. La projection des coûts par assureur a été faite à partir des mêmes hypothèses que celles utilisées pour l'ensemble du marché, mais pour une période qui diffère selon l'assureur et cela, en fonction de la date d'entrée en vigueur de chacun des manuels de tarification.

HYPOTHESES

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation des coûts estimés pour l'année d'assurance 1987 sont les suivantes:

1) Coût des sinistres par véhicule assuré

Fréquence des sinistres

Couverture	Année d'assurance 1986	1987
Responsabilité civile	- 3.0%	+3.2%
Collision	- 2.4%	+3.7%
Accident sans collision ni versement	+13.1%	-9.5%

Coût moyen par sinistre

Couverture	Année d'assurance 1986	1987
Responsabilité civile	+ 4.7%	+4.5%
Collision	+ 4.6%	+4.0%
Accident sans collision ni versement	+12.6%	+1.2%

Ces hypothèses donnent donc les augmentations suivantes du coût des sinistres par véhicule assuré entre l'année d'assurance 1985 et l'année d'assurance 1987:

Facteurs de projection	
Responsabilité civile	9.5%
Collision	10.1%
Accident sans collision ni versement	16.6%

2) Frais d'exploitation

La proportion des frais d'exploitation relative aux primes souscrites sur les polices émises au cours de l'année d'assurance 1987 a été établie à partir de la moyenne des proportions estimées pour les années 1986 et 1987.

Les proportions obtenues pour chacune des composantes des frais d'exploitation sont les suivantes:

Commissions	13.0%
Taxes et permis	3.4%
Frais d'administration	10.0%
Total	26.4% des primes souscrites

Gouvernement du Québec
L'Inspecteur général
des institutions financières